ROK IV. LUTY 1934. NR. 2.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO



POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA P.A.T.
W·A·R·S·Z·A·W·A

ROK IV. LUTY 1934. NR. 2.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, KRAK. PRZEDM. 50. P.A.T. TEL. 687-23 i 233-53. KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR — OSKAR STEMPEL.

1920 $\frac{10}{II}$ 1934

CZTERNAŚCIE już lat Bałtyk nosi na swoich falach okręty polskie pod nową, współczesną, odrodzoną banderą.

Czternaście lat osłania czerwono-biała bandera wojenna polski dostęp do morza i wyjście na szeroki bezkres świata.

Dziesiątego lutego 1920 roku na piaszczystym brzegu prastarego polskiego portu Pucka, murem zwartym stanęła wzruszona miejscowa ludność kaszubska. Stanęła ramię przy ramieniu z marynarzami polskimi.

Marynarze — żołnierze odrodzonej Rzeczypospolitej, skrwawieni w bojach o wolność Ojczyzny, skrwawieni w bitwach na lądzie i na rzekach polskich — przyszli w zwartym szeregu nad odzyskane polskie morze... Przyszli, aby stanąć pod ojczystą banderą, po raz pierwszy, — po przeszło wiekowej przerwie, — podniesioną w tym dniu nad Bałtykiem.

Koń polskiego generała wkroczył do przybrzeżnej wody polskiego morza. Za generałem wdarł się, łopocąc proporczykami swych lanc, szwadron barwnych ułanów... Złoty pierścień z godłem Rzeczypospolitej i wyrytą doniosłą datą, rzucony przez wysłannika Rządu Polskiego do fal Bałtyku, związał na wieki pięknym symbolem Polskę z Jej morzem.

* * *

Podjęto pracę nad morzem.

Rozpoczęto pracę pokojową, pracę dającą szerokie, nieobliczalnie szerokie horyzonty dla państwowego rozwoju i gospodarczego rozkwitu Polski.

Znamienne jest, znamienne i jakże logiczne, że pracę tę rozpoczęto pod znakiem wojennej bandery. Marynarka Wojenna, — której brak w dawnej Polsce zadecydował o utracie polskiej wolności morskiej, a w konsekwencji i o upadku samej Rzeczypospolitej, — Marynarka Wojenna w dobie współczesnej



Gen. Gustaw Orlicz-Dreszer
Prezes Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

stworzyła kadry i podstawy, z których wyrósł cały dzisiejszy rozwój Polski nad morzem.

Dziś, gdy po czternastu latach wytężonej pracy mamy już wspaniały dorobek w postaci pierwszorzędnego portu morskiego Gdyni i w zorganizowanym, a coraz szerzej rozwijającym się handlu morskim, znaczenie Marynarki Wojennej bynajmniej nie zmalało. Odwrotnie. Zagadnienie posiadania silnej, nowoczesnej floty wojennej coraz gwałtowniej wysuwa się na pierwszy plan polskich mocarstwowych dążeń i konieczności.

Nie można tego rozumieć niewłaściwie lub tłomaczyć sobie opacznie. Posiadanie silnej floty wojennej i dążenie do mocarstwowego stanowiska, nie jest wynikiem bezpodstawnego, butnego militaryzmu. Stara jak świat, a wiecznie świeża i tak dzisiaj często potwierdzana prawda „si vis pacem, para bellum“ — jest podstawą rozumowań o konieczności posiadania odpowiedniej siły zbrojnej na morzu.

Tylko bezpieczeństwo: — „Security first“ oto zasada, którą musimy, wzorując się na Anglikach, wypisać na sztandarach naszych wszelkich poczynań zbrojeniowych. Nie dla jakiejś przecież zaborczości, nie dla aneksyj i podbojów militarnych stworzona została nasza potężna, zmuszająca do liczenia się z nią, siła zbrojna na lądzie.

Tem mniej można podejrzewać siłę zbrojną morską o zamierzenia napastnicze. Przez usta swoich wybitnych mężów, Polska tyle razy manifestowała swoją pokojowość. Hasło: „Cudzego nie chcemy — swego nie damy“ nie jest pustym dźwiękiem. Po linji tej zasady twardo i nieustępliwie kroczy cała polityka odrodzonej Polski.

Chodzi więc tylko o nasze bezpieczeństwo, o stworzenie ryzyka dla wszelkich pomysłów napastniczych sąsiadów.

Dziś Polska święci triumfy swego pokojowego nastawienia. Dwa narzędzia polityki — dyplomacja i siła zbrojna, stojąca w pogotowiu i czekająca na skinienie swego Wo-

dza, — dwa te potężne i precyzyjne narzędzia polityki polskiej, zdaje się że naprawdę unicestwiły wiszącą już — zdawało się — w powietrzu grozę nowego pożaru europejskiego. Świat cały podziwia sukcesy Polski. Świat straszony od kilku lat „beczką prochu“, leżącą pomiędzy Niemcami a Rosją, — ze zdumieniem przeciera oczy. „Przecież Polska zdołała ugłaskać i poskromić swoich sąsiadów“ — piszą francuskie pisma.

Tak, istotnie dzisiaj mamy jaki taki spokój. Dziś jeszcze możemy pracować, ugruntowując nasze stanowisko w świecie i odbudowując zniszczoną w latach niewoli Ojczyznę. Ale co będzie jutro? Kto wie, jakie nowe wstrząsy nawiedzą Europę. Kto może zaręczyć, że Gdynia, — ten brylant w koronie polskiej, — jest bezpieczna. Kto może być pewny, że nasz dostęp do morza, nasz handel z krajami zamorskiemi, nasza wolność morska, — są zabezpieczone po wszystkie czasy i czy nie znajdą się ryzykanci, którzy znęceni naszą bezbronnością na morzu, nie zechcą sięgnąć po najcenniejsze zdobycze naszej znojnej i żmudnej pracy.

Siła zbrojna na morzu — „armata morska“, w chwili grozy broniąca naszego mienia, dorobku pokojowej pracy i niepodległości, a mówiąca w czasie pokoju sąsiadom bliskim i dalekim o potędze Polski, jest niezaprzeczalną już dzisiaj koniecznością. Zaczynają pojmować to najszersze warstwy społeczeństwa polskiego.

Myśl o konieczności posiadania odpowiedniej dla polskich interesów Marynarki Wojennej, musi stać się niebawem myślą absolutnie powszechną. Myśl ta musi iść równolegle z rodzącym się światopoglądem morskim. Na światopogląd zaś morski musi się składać rozum, serce i instynkt.

A więc *Rozum, Serce i Instynkt* każdego Polaka, każdej Polki, każdego dziecka polskiego!

Wślad za tem musi przyjść czyn. Czyn potężny, czyn decydujący i twórczy.

Do czynu takiego już się nawołuje.

Liga Morska i Kolonjalna, — instytucja będąca najżywszym wskaźnikiem rodzącego się zdrowego instynktu Narodu, będąca najistotniejszym wykładnikiem przejawiającego się już w intelektualnych sferach światopoglądu morskiego, — przystępuje w tym roku do dokonania wielkiego dzieła.

Hasło już padło, sygnał dany...

Liga Morska i Kolonjalna, upoważniona przez Rząd Rzeczypospolitej do zorganizowania zbiórki na *Fundusz Obrony Morskiej*, przystępuje do pracy, mającej dać realne owoce. W odezwach swoich mówi Liga bez ogródek o istotnym stanie naszej obrony morskiej, mówi o naglącej potrzebie działania. Wskazuje też wyraźnie zarysowany i wytknięty sobie cel. Słowa odezwy są takie proste i tak przekonywujące, że muszą trafić do serc i rozumu wszystkich, dobrze myślących i oddanych krajowi obywateli. Oto te słowa:

> „Potrzeby naszej obrony morskiej są *tak wielkie i niecierpiące zwłoki*, że powinniśmy do końca 1934 roku zebrać kwotę siedmiu miljonów złotych, odpowiadającą cenie małej jednostki bojowej morskiej, a umożliwiającą rozpoczęcie budowy serji nowoczesnych okrętów wojennych“.

Organizując więc zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej, mający zapoczątkować stworzenie trwałych podstaw pod rozbudowę morskiej siły zbrojnej i ustalając swój program, Liga Morska i Kolonjalna pod wodzą niestrudzonego na tem polu działacza Generała Orlicz-Dreszera, zwraca się do całego społeczeństwa polskiego, nawołując do gremjalnej i szybkiej akcji. Twarde słowa kończące odezwę, — brzmiące jak przyrzeczenie i jak rozkaz; należy je istotnie traktować jako rozkaz. *„Nasz program na rok 1934, program wydatnej i szybkiej pomocy ze strony społeczeństwa w dziele rozbudowy polskiej siły obronnej na morzu — musi być wykonany!“*

Tak, program *musi być wykonany*. I będzie wykonany. Niech tylko każdy Polak spełni swój obowiązek względem Ojczyzny.

W rocznicę odzyskania morza — niech każdy skieruje swój wzrok ku banderze wojennej osłaniającej istnienie Polski na morzu.

INŻ. NAPOLEON KORZON

UWAGI O SYTUACJI NA RYNKU FRACHTÓW MORSKICH W ROKU 1933

OD ROKU 1930-go sytuację żeglugi morskiej na całym świecie nie określa się inaczej, jak — katastrofalna. W sprawozdaniu za rok 1931-szy p. Sönichsen z Hamburga („Hansa“, 1932, str. 29) pisał:

> „Ubiegły rok 1931-szy przedstawiał się dla armatorów wszystkich krajów pod względem handlowym jako szereg najcięższych zawodów, które każdy z następujących za sobą dwunastu miesięcy roku ubiegłego przynosił. Wśród dzisiaj żyjącej generacji nie można chyba nikogo znaleźć, który kiedyś przedtem już przeżywał podobny okres roczny pod względem stanu frachtów na rynku morskim“.

W sprawozdaniu rocznem za rok 1932 Bremeńska Izba Handlowa pisała:

> „O ile już rok 1931 pod względem sytuacji żeglugi morskiej należało określić jako rok sytuacji największej katastrofalnej, to brakuje słów i wyrazów dla określenia sytuacji w r. 1932, sytuacji graniczącej z zupełnem bankructwem. Nadzieja, iż w końcu roku 1931-go osiągnięto najniższy poziom rynku frachtowego i nadzieja, że nieznaczne polepszenie się sytuacji utrzyma się i nie okaże się przemijającem, zawiodły całkiem. Wprost przeciwnie — nastąpiło dalsze pogorszenie ogólnej sytuacji i to w takim stopniu, jakiego jeszcze za pamięci ludzkiej ani handel światowy, ani ruch światowy nie widziały“.

W sprawozdaniach o sytuacji za rok ubiegły 1933, umieszczanych w prasie fachowej zagranicznej, przegląda zmęczenie niepowodzeniami lat kryzysu i gorące oczekiwanie, że rok ubiegły można będzie uważać jako rok zakończenia czterechletniego okresu kryzysu światowego i ciężkich niepowodzeń w żegludze morskiej i jako rok początkowy ożywienia się handlu światowego.

Nie można zaprzeczyć, że pierwsze słabe na razie oznaki ożywienia się handlu międzynarodowego i rynku frachtów morskich przy dobrej chęci można zauważyć, lecz wydaje się niewątpliwem, że, o ile nawet można będzie uważać, że w żegludze światowej osiągnięto wreszcie w połowie roku ubiegłego poziom najniższy i rok 1934 winien przynieść ze sobą niektóre polepszenia sytuacji, to przecież to polepszenie jeszcze na dłuższy okres czasu będzie tak nieznaczne, że dla żeglugi morskiej stan ten i nadal pozostanie katastrofalny. Co gorsza,—polepszenia tego wcale nie będą odczuwać kraje z mocną stałą walutą. Polepszenie to zostanie wykorzystane prawie wyłącznie przez kraje najmocniejsze w żegludze światowej, a posiadające waluty: dolarową i funtową i związane z tą ostatnią. Zniżka waluty tych krajów będzie nadal wykorzystywana jako najmocniejsza

i najskuteczniejsza broń w walce o ochronę własnego handlu i własnej żeglugi.

Zresztą po dokładniejszem zbadaniu indeksów frachtowych za rok ubiegły, pozostaje właściwie, słaba nadzieja na polepszenie się sytuacji w czasie najbliższym.

Stwierdzić można, że w ruchu morskim rok ubiegły ani pod względem ilości towarów przewiezionych, ani pod względem wartości frachtów zainkasowanych przez armatorów nie osiągnął nawet poziomu roku 1932-go.

Niżej podajemy obliczenie indeksów frachtowych. Wszystkie te indeksy przyjmują za podstawę do porównania przeciętną frachtową stawkę za rok 1913, oceniając ją współczynnikiem 100.

Światowy indeks oblicza w Anglji dla statków wychodzących i przychodzących do portów angielskich „Lloyds List".

Ten indeks przedstawiał się jak następuje:

Rok:		Rok:	
1913 —	100,0	1926 —	109,7
1922 —	122,0	1927 —	109,6
1923 —	109,7	1928 —	97,5
1924 —	113,4	1929 —	106,9
1925 —	102,2		

Rok, kwartał, wzgl. miesiąc		Rok, kwartał, wzgl. miesiac	
1930 — I ...	73,4	1932 — I ...	70,0
— II ...	70,4	— II ...	66.9
— III ...	73,4	— III ...	63,7
paźdź./list.	72,2	paźdź./list.	66,8
1931 — I ...	73,3	1933 — I ...	66,5
— II ...	72,3	— II ...	62,5
— III ...	67,3	— III ...	63,6
paźdź./list.	72,9	paźdź./list.	65,0

Ponieważ w danej chwili indeks za miesiąc grudzień 1933 nie jest jeszcze opublikowany, więc dla porównania podano wyżej indeksy pierwszych trzech kwartałów i średni dla miesięcy październik/listopad lat 1930—1933-go.

Dla porównania z warunkami, w których pracuje żegluga polska więcej miarodajnym przedstawia się indeks niemiecki obliczany przez Statistisches Reichsamt" i publikowany w „Wirtschaft und Statistik".

Niżej podaje się:

a) indeks ogólno-niemiecki (z włączeniem ruchu pozaeuropejskiego) i

b) indeks niemiecki europejski.

Ten ostatni oblicza się osobno dla statków wychodzących i przychodzących do portów niemieckich. Podajemy niżej tylko indeks dla statków wychodzących z portów:

a) Indeks ogólno-niemiecki:

1913 - 100,0
1927 — 106,2
1928 — 102,0
1929 — 108,9

Mies.	1930	1931	1932	1933
I	100,2	89,1	73,2	67,2
II	97,8	88,7	71,9	66,1
III	93,2	87,0	73,5	65,6
IV	9[illegible],2	85,7	73,8	64,5
V	92,4	86,8	70,4	62,7
VI	90,5	86,3	68,4	62,8
VII	89,9	84,5	65,7	62,1
VIII	89,9	83,8	63,4	61,0
IX	89,0	82,0	65.1	—
X	90,3	79,3	65,9	60,7
XI	90,1	78,4	65,1	61,5
XII	91,1	74,1	66,7	63,2
	92,3	83,8	68,6	—

b) Indeks niemiecki europejski dla statków wychodzących z portów niemieckich:

1913 — 100,0
1927 — 98,5
1928 — 91,4
1929 — 101,1

Mies.	1930	1931	1932	1933
I	92,6	83,6	66,0	63,8
II	89,9	8[illegible],9	66,6	63,2
III	81,8	83,6	69,8	62,6
IV	81,0	83,6	70.7	61,5
V	85,1	83,2	64,3	58,9
VI	85,8	84,4	63,6	58,6
VII	84,2	80,0	61,4	58.1
VIII	83,1	80,3	59,5	58,3
IX	83,9	77,0	60.9	—
X	86,1	72,4	62,0	60,7
XI	87,5	68,0	62,0	61,5
XII	88,8	61,6	64,0	58 8
	85.8	78,4	64,3	—

Stan frachtów na rynku węglowym charakteryzować może następujące zestawienie:

Zestawienie frachtów węglowych na przewóz węgla od Tyne do Niemiec:

Miesiąc	1930	1931	1932	1933
I	6/6 — 5/6	4/9 — 4/6	4/9	4/6 5/-
II	5/3 — 4/9	5/- — 4/6	4/9	4/- — 4/6
III	4/9 — 4/6	5/- — 4/6	4/7½	3/9 — 4/-
IV	4/9 — 4/6	5/- — 4/6	4/6	3/9 — 4/3
V	4/9 — 4/6	5/- — 4/6	4/3	4/3 — 4/9
VI	4/9 — 4/3	4/6 — 4/3	4/6	4/3 — 4/9
VII	4/6 — 4/3	4/9 — 4/3	4/-	4/6 — 4/9
VIII	4/6 — 4/3	4/9 — 4/6	4/3	4/- — 4/6
IX	4/9 — 3/10½	4/9 — 4/6	5/-	4/9 — 5/-
X	4/9 — 4/3	6/- — 5/6	5/3	4/9 — 5/-
XI	5/- — 4/6	5/9 — 5/3	5/4½	4/6 — 5/-
XII	4/9 — 4/3	5/6 — 5/-	5/6	5/- — 5/3

W ten sposób przeciętna frachtów tych pozostawała w latach 1930—1933 prawie bez zmiany około — 4/9, lecz dla należytej oceny koniecznem jest przyjąć pod uwagę kurs funta angielskiego. Zawdzięczając spadkowi funta faktycznie frachty spadły do 2/3 wartości z roku 1930-go.

Co się tyczy frachtów węglowych na Bałtyku, to tu można powiedzieć, iż poza mocną depresją w marcu i kwietniu, jak również pewnem wzmocnieniem w listopadzie roku sprawozdawczego rynek ten cechowała naogół stałość frachtów, którą można wytłómaczyć tem, że rynek szwedzki (za wyjątkiem skrajnie północnych portów) obsługiwany jest prawie wyłącznie przez nieliczne koło armatorów. Armatorzy ci mają przeważnie długoterminowe kontrakty. Na takie ukształtowanie się stosunków mają znaczny wpływ wysokie opłaty portowe w Szwecji (light dues), które się bonifikują tylko po pewnej ilości wykonanych podróży do danego portu i które dzięki temu odstręczają tak zwanych outsider'ów.

Zestawienie frachtów węglowych do Skandynawji z portów Gdynia i Gdańsk:

a) do Stockholmu:

Miesiąc	1930	1931	1932	1933
I	5/3 — 5/6	4/6 — 4/9	4/6 — 5/-	4/1½
II	4/9 — 5/-	4/6 — 4/9	4/3 — 4/6	4/- — 4/1½
III	4/3 — 4/6	4/6 — 4/7½	4/3 — 4/4½	3/10½ — 4/-
IV	4/3 — 4/6	4/4½ — 4/6	4/1½ — 4/3	3/9 — 3/10½
V	4/3 — 4/6	4/6 — 4/7½	4/- — 4/1½	3/9 — 3/10½
VI	4/3 — 4/6	4/6 — 4/7½	4/- — 4/1½	4/-
VII	4/- — 4/3	4/6 — 4/7½	4/1½ — 4/3	4/-
VIII	4/- — 4/3	4/6 — 4/7½	4/1½ — 4/3	4/-
IX	4/1½ — 4/4½	4/6 — 4/7½	4/3 — 4/4½	4/-
X	4/1½ — 4/4½	4/10½ — 5/-	4/3 — 4/4½	4/-
XI	4/3 — 4/4½	5/- — 5/1½	4/3 — 4/4½	4/-
XII	4/3 — —	5/- — 5/1½	4/3 — 4/4½	4/-

b) do Göteborga:

Miesiąc	1930	1931	1932	1933
I	5/3 —	4/3 — 4/6	4/3 — 4/4½	4/1½
II	4/6 —	4/3 — 4/4½	4/1½ — 4/3	4/
III	4/6 —	4/1½ — 4/3	4/- — 4/1½	3/10½
IV	4/3 —	4/1½ — 4/3	4/- — 4/1½	3/10½ — 4/-
V	4/- — 4/1½	4/1½ — 4/4½	4/- — 4/1½	4/-
VI	4/- — 4/1½	4/3 — 4/4½	4/- — 4/1½	4/-
VII	4/- — 4/1½	4/3 — 4/6	4/- — 4/1½	4/-
VIII	4/- — 4/1½	4/3 — 4/6	4/- — 4/3	4/-
IX	4/- — 4/3	4/3 — 4/6	4/1½ — 4/3	4/-
X	4/1½ — 4/3	4/9 — 5/-	4/1½ — 4/3	4/1½
XI	4/3 — 4/6	4/9 — 5/-	4/1½ — 4/3	4/1½
XII	4/6 — —	4/9 — 5/-	4/1½ — 4/3	4/1½

c) do Kopenhagi:

Miesiąc	1930	1931	1932	1933
I	5/3 —	4/3 — 4/6	4/3 — 4/6	3/10½ — 4/-
II	5/- —	4/3 — 4/6	4/- — 4/3	3/9 — 3/10½
III	5/- —	4/1½ — 4/4½	3/10½ — 4/1½	3/9 —
IV	4/3	4/- — 4/3	3/9 — 4/-	3/9 —
V	4/1½ — 4/3	4/1½ — 4/4½	3/9 — 4/-	3/9 —
VI	3/9 — 4/3	4/3 — 4/6	4/- — 4/3	3/10½ — 4/-
VII	3/9 — 4/-	4/3 — 4/6	4/- — 4/3	4/- —
VIII	4/- — 4/3	4/3 — 4/6	4/- — 4/3	3/10½ —
IX	4/- — 4/3	4/3 — 4/6	4/1½ — 4/4½	4/- —
X	4/- — 4/3	4/9 — 5/-	4/3 — 4/4½	4/1½ —
XI	4/3 — —	4/9 — 5/-	4/3 — 4/6	4/1½ — 4/3
XII	4/3 — 4/6	4/9 — 5/-	4/- — 4/3	4/- —

W wyżej podanych zestawieniach pierwsza stawka odpowiada mniej-więcej statkom o pojemności 3.000 DW., druga — 2.000 DW.

Za jaskrawą ilustrację sytuacji żeglugi morskiej mogą służyć propozycje angielskich kół żeglugowych by celem poprawy rynku frachtowego — na podstawie uzgodnienia międzynarodowego unieruchomić 30 procent całego światowego tonażu.

Problem ten — odłożenia statków był gorąco omawiany na kongresie żeglugowym w Londynie, jak również na światowej konferencji gospodarczej i w Międzynarodowej Izbie Handlowej; niestety bez żadnych pozytywnych wyników, ani projektów uzgodnionej międzynarodowej akcji. Wszyscy zainteresowani byli zgodni co do tego, że przyczyną depresji jest stale wzrastająca dysproporcja pomiędzy rozporządzalnym tonażem okrętowym, a rozwojem handlu międzynarodowego.

Dysproporcja ta ujawnia się wyraźnie w niżej podanem zestawieniu. Gdy w roku 1914 tonaż światowy zwiększył się o 42%, to w tymże czasie handel międzynarodowy towarowy zmniejszył się więcej, aniżeli o 32,5%.

Rok:	Tonaż światowy: w tysiącach BRT. [1]	Tonaż światowy: % %	Handel międzynarodowy towarowy światowy % % [2]
1913	47.000	95,7	100,0
1914	49.089	100,0	—
1926	64.784	132,0	160,8
1927	65.193	132,8	169,2
1928	66.954	136,4	173,4
1929	68.074	138,7	177,3
1930	69.704	141,8	142,8
1931	70.131	142,9	102,2
1932	69.734	142,0	68,5
1933	67.920	138,4	—

[1]) Dane „Annaire Statistique de la Société des Nations".

[2]) Dane „Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich", 1933, str. 104.

Jak raptownym był spadek handlu towarowego międzynarodowego w latach kryzysu, wykazuje porównanie cyfr wartości tego handlu w miljonach dolarów (zaczerpnięte z „Annuaire Statistique de la Société des Nations, 1931/1932 i 1932/1933, str. 168):

Rok	Wartość handlu międzynar. w miljonach dolarów	% %
1929	68.641	100,0
1930	55.575	81,0
1931	39.769	57,4
1932	29.611	38,8

Znaczne zwiększenie tonażu światowego po wojnie powstało głównie na skutek forsownej rozbudowy floty amerykańskiej i japońskiej podczas wojny. Dysproporcja pomiędzy rozporządzalnym tonażem okrętowym, a ilością towarów do przewiezienia jest faktycznie znacznie większa, aniżeli wnioskować można z podanego stosunku procentowego. Trzeba przecież przyjąć pod uwagę, że postęp techniki budowy okrętów i urządzeń przeładunkowych, przyśpieszenie biegu okrętów, lepsze wykorzystanie pomieszczeń okrętowych, większa wydajność urządzeń przeładunkowych, — pozwalają na przyśpieszenie obrotu okrętów i na lepsze wykorzystanie ich pojemności, a więc w rezultacie dla przewiezienia tej samej ilości towarów obecnie potrzebny byłby znacznie mniejszy tonaż okrętowy, aniżeli przed wojną w roku 1913—1914. Należy też uwzględnić tu, że w ostatnich latach w rozmiarach dotychczas nieznanych przeprowadzała się w wielu krajach mocno popierana przez rządy akcja sprzedawania okrętów na złom. Pozostały rozporządzalny tonaż jest tonażem znacznie odmłodzonym, a więc przeważnie znacznie wyższym pod względem sprawności, aniżeli przedwojenny.

Jako wskaźnik sytuacji frachtowej po części służyć może tonaż unieruchomiony. Pod tym względem rok ubiegły 1933 wykazuje nieznaczną poprawę.

Procent odłożonego tonażu uległ niektóremu zmniejszeniu, a w szczególności w krajach z nami sąsiadujących i dla nas najbardziej miarodajnych, jak Szwecja, Danja i Norwegja.

Zestawienie tonażu unieruchomionego podajemy niżej (obliczony w tysiącach BRT):

K r a j	1930 1 lipca	1931 1 lipca	1932 1 lipca	1933 1 styczn.	1933 1 lipca
Stany Zjednoczone	1 973	2 601	3 425	3 588	3 243
Anglja i Irlandja	1 389	3 250	3 470	3 096	3 207
Niemcy	214	682	1 270	1 103	703
Norwegja	173	816	801	635	743
Szwecja	15	118	152	211	146
Danja	78	136	230	167	127
Razem unieruchomiony tonaż światowy:	5 439	10 511	14 047	12 700	11 462
W tymże czasie cały tonaż światowy	69 607	70 131	69 734	—	67 920
czyli unieruchomiony tonaż stanowił odsetek całego tonażu:	7,8%	15,0%	20,1%	—	16,9%

Mimo, że tonaż unieruchomiony z końcem 1933 roku dochodzi przecież do znacznej wysokości, zmniejszenie tonażu rozporządzalnego nie odpowiada szybciej postępującemu zmniejszeniu ilości towarów do przewiezienia.

Konkurencja frachtowa, która z tej przyczyny wynika, przyjmuje jaknajostrzejsze formy. Ukształtowanie się wydatków w przedsiębiorstwach żeglugowych jest tego rodzaju, że unieruchomienie statków zazwyczaj bardzo nieznacznie zmniejsza wydatki generalne; z tego też powodu w przeważającej ilości wypadków utrzymuje się statki w ruchu nawet wtedy, gdy wykorzystuje się tylko nieznaczna część pojemności okrętów i gdy eksploatacja pokrywa zaledwie znikomy odsetek kosztów generalnych.

Sytuację pogarsza okoliczność, że jednocześnie ze zmniejszeniem się obrotu towarowego i zwiększeniem się tonażu rozporządzalnego budowa nowych statków bynajmniej nie została wstrzymana, wprost przeciwnie — w ostatnich czasach w Anglji, Norwegji, Danji, Francji zauważyć można... ożywienie budowy okrętów. Przyczyna — znowu obostrzona konkurencja, w której tylko zupełnie nowoczesny, urządzony wedle ostatnich wymogów techniki i dostatecznie szybki statek może liczyć na otrzymanie frachtów.

Wykaz tonażu okrętów znajdujących się w budowie wedle danych Lloyd's Register obliczonych w tysiącach BRT.

Okres:	Anglja (bez dominjów)	Stany Zjednoczone	Niemcy	Francja	Szwecja	Danja	Norwegja	Wszystkie kraje razem
1928.XII	1243	48	382	162	99	83	28	2 618
1929.XII	1560	158	253	167	98	105	43	3 111
1930.XII	909	232	218	174	146	108	21	2 326
1931.XII	401	208	104	164	95	52	16	1 403
1932.III	373	207	104	157	98	24	11	1 298
VI	281	162	104	128	89	20	11	1 110
IX	238	125	81	109	74	19	11	901
XII	226	60	80	102	59	21	10	766
1933.III	252	31	53	98	82	20	9	741
VI	288	3	50	92	78	27	9	733
IX	304	15	30	96	71	32	11	757
XII	332	12	23	91	65	25	8	757

Jednocześnie w roku ubiegłym bardzo znacznie zwiększyła się sprzedaż okrętów na złom.

Sprzedano na złom: w roku 1931 około 1 018 000 BRT., w roku 1932 około 1 210 000 BRT., w roku 1933 około 1 845 000 BRT.

W r. 1933 zaznaczyła się jeszcze wyraźniej tendencja protekcjonizmu, wynikająca z nacjonalistycznego nastawienia rządów i w logicznej konsekwencji tejże wysunęła się konieczność subwencjonowania flot narodowych.

O ile w r. 1933 można było jeszcze mówić o nielicznych wyjątkach w szeregu państw niesubwencjonujących flot handlowych, o tyle w r. 1934 nie będzie prawdopodobnie ani jednego wyjątku w tym względzie.

Niemcy przyznały ostatnio swojej żegludze handlowej 20 miljonów marek; jako jeden z ostatnich krajów Anglja wchodzi stopniowo na drogę subwencji, nie widząc innego wyjścia dla utrzymania primatu swej floty, która mimo zdewaluowanego funta znalazła się znów wobec trudności finansowych nie do pokonania własnemi siłami.

Roczne sprawozdanie British Chamber of Commerce, tłómaczy to tem, że mimo lokalnych i sezonowych polepszeń frachty przeciętnie są naogół o 20% poniżej poziomu przedwojennego, a koszta portowe, jak również płace marynarzy — mimo częstych obniżek — są mniejwięcej o 60% wyższe, aniżeli przed wojną.

Tak jest w Anglji.

Przechodząc zaś do terenu, który polską żeglugę najwięcej interesuje — do Bałtyku, musimy, niestety, stwierdzić, że jeżeli perspektywy światowej sytuacji dla żeglugi nie mogą przedstawiać się wesoło, to polska żegluga na Bałtyku znajduje się w jeszcze znacznie gorszem położeniu.

W Anglji i w krajach skandynawskich spadkowi frachtów wymierzanych w funtach angielskich towarzyszył spadek wszystkich wydatków na utrzymanie statków, — wydatków wymierzanych w tejże zdewaluowanej walucie. U nas wszystkie wydatki pozostały na poziomie poprzedzającym dewaluację funta, a frachty inkasujemy w walucie funtowej. Dysproporcja wydatków i wpływów stwarza ogromne deficyty, które zmusiły „Żeglugę Polską" do unieruchomienia wszystkich jej trampów.

Żądaniem nieodzownem, a ciężkim do rozwiązania w chwili obecnej jest konieczność przeprowadzenia jaknajdalej idącej redukcji wszystkich wydatków; w najlepszym wszakże wypadku po przeprowadzeniu wszystkich możliwych redukcji w chwili takiej depresji, jaką przeżywamy, nie można będzie liczyć na rentowne prowadzenie przedsiębiorstwa żeglugowego, a zwłaszcza eksploatującego trampy, a nie linji regularnych.

Tramping nasz zatrudniany był zawsze w przeważającej części przy przewozie węgla. Traktaty handlowe, które Anglja w roku 1933 zawarła z wszystkiemi krajami skandynawskiemi i w których to traktatach kraje te zobowiązały się na sprowadzenie węgla angielskiego, odebrały od trampingu naszego bardzo poważne ilości towarów.

Ostatnio Finlandja naprzykład zobowiązała się 75% całego importu węgla sprowadzać z Anglji. Wywóz węgla angielskiego do Finlan-



Wprost z pokładu „Kościuszki" pasażerowie przechodzą do sal nowego dworca morskiego, a z sal wprost do wagonów.

dji w latach 1931 do 1933 wzrósł prawie dwa razy.

Ogólny eksport węgla angielskiego wzrósł w roku 1933 stosunkowo nieznacznie w porównaniu z rokiem 1932, ale charakterystycznym jest wzrost eksportu w ostatnich pięciu miesiącach roku 1933, za które posiadamy cyfry; wzrost ten całkowicie pokrył zmniejszenie się eksportu w pierwszem półroczu roku ubiegłego.

Eksport angielski w tysiącach ton:

Miesiące:	1931	1932	1933
I — VI	21.285	19.823	18.959
VII XI	17.837	15.987	17.059
razem I—XI	39.122	35.810	36.018

Niewątpliwie, że wzrost eksportu Anglja zawdzięcza swojej polityce walutowej.

Kursy akcji przedsiębiorstw żeglugowych nie mogą być uważane za całkiem pewny wskaźnik pracy przedsiębiorstw, ale przecież w przybliżonej ocenie życia przedsiębiorstw mogą być brane w rachubę. Otóż ciekawie przedstawia się porównanie przebiegu kursów akcyj przedsiębiorstw żeglugowych w roku ubiegłym; z jednej strony, — w Niemczech, kraju ze stabilizowaną walutą; z drugiej strony — w Danji — z koroną duńską, której kurs idzie wślad za kursem funta angielskiego. Kursy akcyj niektórych większych przedsiębiorstw niemieckich i kurs przeciętny średni — siedmiu największych przedsiębiorstw duńskch zestawione są niżej:

Miesiące roku 1933	Przedsiębiorstwa niemieckie:			Siedem przedsiębiorstw duńskich
	Hapag	Lloyd	Süd	
I	17,25	18,25	30	34
II	18,75	19,75	42	37
III	16,5	17	37	38
IV	21,5	22,5	42	39
V	18,25	18,5	—	41
VI	18,25	19	30	52
VII	14,5	16,5	26	51
VIII	14,25	15,25	18	53
IX	12,5	12,5	30	49
X	10,25	11,25	22	42
XI	9,5	10,25	20	47
XII	11,5	12,25	23	55

Zestawienie to wyjaśnia nam, dlaczego unieruchomiony tonaż w Danji, który stanowił 1 lipca 1932 — 230 000 BRT., zmniejszył się na 1.I.1933 do 167 000 BRT., a w grudniu roku 1933 do 68 000 BRT.

ZYGMUNT BRODATY

PORT STOCKHOLMU

(KORESPONDENCJA WŁASNA)

Z DNIEM 1 stycznia r. b. Urząd Portowy Szwecji rozpoczął 26 rok swego istnienia w formie dziś obowiązującej i z okazji obchodu ubiegłego 25-lecia wydał jubileuszowe sprawozdanie ze swej ćwierćwiekowej działalności, wykazujące rozwój tego starego portu i jego obecne wyposażenie. Warto przyjrzeć się nieco danym zebranym w tem dziele, oświetlającym rozwój i obecne znaczenie największego portu szwedzkiego.

Ale przedtem pragniemy dla lepszej orjentacji, podać kilka szczegółów dotyczących jego położenia geograficznego i roli jaką odgrywa w życiu gospodarczem Szwecji.

Port Stockholmu jest jednym z najbardziej przez naturę korzystnie wyposażonych portów w świecie, i byłoby anomalją nie do wytłumaczenia gdyby już w zaraniu dziejów tego kraju niebyl w tem miejscu, gdzie się dziś wznosi Stockholm, powstał port i ożywione miasto handlowe.

Położony w poprzek cieśniny po obu stronach strumienia, łączącego jezioro Mälar z morzem Bałtyckiem, posiada on doskonałą komunikację w głąb lądu Szwecji środkowej, dzięki jezioru ciągnącemu się na przestrzeni około 200 kilom. na zachód, a połączonego pozatem kanałami z dalszemi pomniejszemi jeziorami. Jezioro, względnie głębokie, daje możność nawet statkom napływającym z krajów zamorskich dotarcia bezpośrednio do miast położonych w głębi kraju.

Od strony morza, w kierunku wschodnim, wejście jest zabezpieczone od burz i fal na przestrzeni 60 kilom. przez liczne wyspy, większe i mniejsze, stanowiące t. zw. „Skärgärd“, będące ulubionem miejscem wywczasów ludności miejskiej w porze letniej. Przejście z morza do portu, przesmykami wijącemi się między temi wyspami, jest najeżone skałami podwodnemi i jest nader niebezpieczne dla okrętów, nie znających dokładnie bezpiecznej drogi. To też, mimo że władze portowe od wieków poczyniły wszystkie możliwe zabiegi, aby otwarte dla żeglugi 3 główne przesmyki przez „skärgärd“ wyznaczyć znakami morskiemi i światłami, to statki niemi zdążające do portu muszą regularnie posługiwać się pilotami. Nie krępuje to w dzisiejszych czasach ruchu żeglugowego dzięki doskonałym pilotom, ale stanowiło, aż do ostatnich czasów, wyśmienitą obronę dla stolicy Szwecji przed napadem nieprzyjacielskim od strony morza, wzmocnioną jeszcze silnemi fortyfikacjami na wyspach w połowie drogi.

Miasto powstało z małego osiedla rybackiego, na małej wysepce w samym ujściu Mälaru do moza, które w 12-tym stuleciu zostało otoczone wałami z zamkiem obronnym, dla strzeżenia tego ważnego wejścia do doliny Mälaru. Warowna ta wyspa dziś stanowi t. zw. stare miasto (porównaj city) i zachowało jeszcze swoje cechy średniowieczne. Wokół tego centrum rozbudowało się z biegiem czasu miasto bogate, liczące dzisiaj, razem z przedmieściami, około 600.000 mieszkańców.

Zasięg gospodarczy portu stockholmskiego obejmuje całą bogatą dolinę Mälaru i prowincje środkowej Szwecji, aż do linji gdzie zaczyna działać wpływ zachodniego portu szwedzkiego Göteborg'u, dominującego na zachodnim wybrzeżu Szwecji. Od strony morza, na wschód, wpływ gospodarczy Stockholmu obejmuje całe wybrzeże Bałtyckie Szwecji i stanowi główny rozdzielnik towarów importowanych dla prowincji wschodnich od granicy Finlandji, aż do miasta Helsingborg na południu naprzeciwko Helsingör nad przesmykiem Oresund. Na zewnątrz, Stockholm, dzięki licznym linjom okrętowym, ma połączenie z różnemi częściami świata, głównie jednak utrzymuje ożywione stosunki handlowe z zagranicznemi portami Bałtyku.

Pod względem handlu zagranicznego, Stockholm jest przedewszystkiem miastem importowem. Tu się gromadzą bowiem towary zagraniczne, sprowadzane w całych ładunkach, które hurtownicy stockholmscy potem rozsyłają mniejszemi statkami lub kolejami do swych klientów w środkowej Szwecji lub do pomniejszych miast wzdłuż wschodniego wybrzeża Szwecji. Co do eksportu, to dominują tu wyro-

by fabryczne. Natomiast wywóz artykułów masowych odbywa się bezpośrednio przez porty miejsc produkcji, których Szwecja posiada wielką ilość.

Dla utrzymania regularnego ruchu żeglugowego na jeziorach Mälar z dopływami oraz kabotażu na wybrzeżu szwedzkim, istnieje w Stockholmie aż 33 towarzystwa armatorskie. Żeglugą zagraniczną zajmuje się 20 towarzystw żeglugowych, utrzymujących stale linje, poza wykonywaniem transportów dorywczych do portów nie przewidzianych w rozkładzie. Flota handlowa przynależna do portu stockholmskiego liczyła w roku 1933 razem 412 statków o pojemności 311.792 ton reg. netto, a z tych tylko 12 okrętów żaglowych o pojemności 2534 ton.

Ruch żeglugowy w ostatnim roku dobrej konjunktury, to jest w r. 1930, doszedł do 53.928 statków z pojemnością 5.548 120 ton, z czego z zagranicy było statków 2950 o pojemności 2.547.797 ton, w roku 1932 ruch ten nieco zmalał do 42.334 statków i 4.533.917 ton oraz 2703 statków i 2.307.797 t. Przywóz wynosił w 1932 r. 3.113.000 ton z czego 1.858.000 ton z zagranicy.

Urządzenia techniczne są, jak się należy spodziewać w porcie tak starym, o wartości różnej. Obok licznych dźwigów konstrukcji starszej znajdują się też i dźwigi najnowszego typu i zarząd portu strzeże pilnie, aby utrzymać urządzenia portowe na wysokości nowoczesnych wymagań.

Przez ostatni okres 25-letni port został znacznie rozbudowany a przedewszystkiem wybrzeża zostały rozszerzone i wzmocnione murami granitowemi. W roku 1926 został ukończony Port Wolny kosztem 32 milj. koron. Celem ułatwienia dla większych statków dostępu do portu nad jeziorem Mälar został wybudowany głęboki kanał okrążający miasto od południa i wybrzeża tego kanału wyposażono w nabrzeża granitowe i potężne dźwigi oraz magazyny.

Długość ogólna nabrzeży wynosi w porcie nad Mälarem 6.734 m., zaś w porcie morskim 17.282 m. Z tego przypada na Port Wolny 1218 metr.

Koszta budowy portu zaksięgowane za r. 1933 wynoszą 44.888.769 kor. nie wliczając Portu Wolnego.

Dzięki konfiguracji terenu skalistego i nieregularności wybrzeży port stockholmski nie posiada basenów we właściwym sensie tego słowa. Natomiast musiano przedsięwziąć technicznie trudne roboty wykuwania skał nadbrzeżnych i wyrównania nabrzeży i dna pod przystanie. Głębokość przy nabrzeżach wynosi od 6 do 10 m., co jest wystarczające dla okrętów zazwyczaj kursujących na Bałtyku. Okręty o większem pogłębieniu zaś stają na kotwicy na redzie portu.

Dochody portu celnego wynosiły z opłat różnego rodzaju 4.463.156 kor. w r. 1933, zaś od Portu Wolnego 924.150 kor., co stanowi znaczne obniżenie dochodów w porównaniu z r. 1932, kiedy to dochody wynosiły 1.289.872 kor. Wydatki zaś wynosiły w r. 1933 dla portu celnego 5.353 kr., zaś w stosunku do Portu Wolnego 2.264.879 kor. Wogóle Port Wolny ciąży mocno na finansach miasta. Sprawozdanie Zarządu portowego podaje dochody z Portu Wolnego przez cały czas jego istnienia na 8.705.759 kor., zaś wydatki na sumę 20.600.046 kor. Aby kiedykolwiek straty miały zamienić się w zyski, wydaje się nader wątpliwem.

DR. BOLESŁAW KASPROWICZ
Dyrektor Rady Interesantów Portu w Gdyni.

UDZIAŁ GDYNI W POLSKIM OBROCIE ZAGRANICZNYM W ROKU 1933

DOKONANE ostatnio obliczenia przez biuro Rady Interesantów Portu w Gdyni na podstawie miesięcznych zestawień, publikowanych w miesięcznikach statystycznych Handlu Zagranicznego, wydawanych przez Główny Urząd Statystyczny, dają w zestawieniu z analogicznemi obrotami z roku ubiegłego następujące cyfry:

Ogólny obrót handlu zagranicznego Rzplitej Polskiej:

Tabela 1.

Rok	w tys. ton	w milj. złotych	Teoretyczna wartość 1 tony
1929	26.125	5.924	226,77 zł.
1930	22.493	4.649	208,02 „
1931	21.664	3.347	154,70 „
1932	15.290	1.946	127,25 „
1933	15.343	1.787	116,45 „

Ogólny obrót Gdyni.

Tabela 2.

Rok	Obrót: w tys. ton	Obrót: w milj. zł.	% stosunek do ogól. handl. zagran. wagowy	% stosunek do ogól. handl. zagran. wartościowy	Teoretyczna wartość 1 tony
1929	2.620	134	10,03	2,26	51,11 zł.
1930	3.275	231	14,56	4,93	70,45 „
1931	5.080	390	23,48	11,65	76,73 „
1932	4.894	350	32,00	18,00	71,58 „
1933	5.683	535	37,04	29,93	94,21 „

Ogólny przywóz Rzeczypospolitej Polskiej.

Tabela 3.

Rok	Przywóz w tys. ton	Przywóz w milj. złotych	Teoretyczna wartość 1 tony
1929	5.088	3.111	611,44 zł.
1930	3.571	2.246	628,95 „
1931	2.931	1.468	501,01 „
1932	1.787	862	482,41 „
1933	2.356	827	351,— „

Przywóz Portu gdyńskiego.

Tabela 4.

Rok	Przywóz w tys. ton	Przywóz w milj. zł.	% stosunek do ogól. przywozu Rzplitej P. wagowy	% stosunek do ogól. przywozu Rzplitej P. wartościowy	Teoretyczna wartość 1 tony
1929	218	63	4,28	2,03	290,35 zł.
1930	343	84	9,61	3.73	244,40 „
1931	507	106	17,30	7,24	209,76 „
1932	347	133	19,40	15,48	384,88 „
1933	696	296	29,54	35,79	425,28 „

Ogólny wywóz Rzeczypospolitej Polskiej.

Tabela 5.

Rok	Wywóz w tys. ton	Wywóz w milj. zł.	Teoretyczna wartość 1 tony
1929	21.037	2.813	133,73 zł.
1930	18.922	2.433	128,59 „
1931	18.703	1.879	100,44 „
1932	13.504	1.084	80,26 „
1933	12.986	960	73,92 „

Wywóz portu gdyńskiego.

Tabela 6.

Rok	Wywóz w tys. ton	Wywóz w milj. zł.	% stosunek do ogól. wywozu Rzplitej P. wagowy	% stosunek do ogól. wywozu Rzplitej P. wartościowy	Teoretyczna wartość 1 tony
1929	2.402	71	11,42	2,51	29,40 zł.
1930	2.932	147	15,49	6,04	50,11 „
1931	4 573	283	24,45	15,09	61,98 „
1932	4.547	217	33,67	20,01	47,69 „
1933	4.987	239	38,40	24,89	47,92 „

Cyfry, dotyczące całego zamorskiego obrotu, t. zn. Gdyni i Gdańska, wykazują następujące tabele:

Ogólny obrót Gdańska i Gdyni.

Tabela 7.

Rok	Obrót w tys. ton	Obrót w milj. zł.	Teoretyczna wartość 1 tony	% stosunek do ogóln. handlu zagran. Polski wagowy	% stosunek do ogóln. handlu zagran. Polski wartościowy
1929	11.045	1.626	147,26	42,28	27,45
1930	11.529	1.393	120,86	51,25	29,78
1931	13.181	1.125	85,37	60,93	33,62
1932	10.361	821	79,26	67,76	42,20
1933	10.637	943	88,65	69,33	52,77

Przywóz Gdańska i Gdyni.

Tabela 8.

Rok	Przywóz w tys. ton	Przywóz w milj. zł.	Teoretyczna wartość 1 tony	% stosunek do ogóln. handlu zagran. Polski wagowy	% stosunek do ogóln. handlu zagran. Polski wartościowy
1929	1.778	857	481,85	34.94	27,54
1930	1.122	595	530,75	31,41	26,51
1931	955	369	386,64	32,58	25,14
1932	692	312	450,71	38.72	36,17
1933	1.058	420	396,97	44,90	50,78

Wywóz Gdańska i Gdyni.

Tabela 9.

Rok	Wywóz w tys. ton	Wywóz w milj. zł.	Teoretyczna wartość 1 tony	% stosunek do ogóln. handlu zagran. Polski wagowy	% stosunek do ogóln. handlu zagran. Polski wartościowy
1929	9.267	770	83,07	44,05	27,36
1930	10.407	798	76,68	55,00	32,80
1931	12.227	756	61,84	65,37	40,25
1932	9.669	509	52,68	71,60	47,00
1933	9.579	523	54,59	73,76	54,47

Cyfry te charakteryzują rozwój portu gdyńskiego. Tabela Nr. 1 wykazuje, jak spadek teoretycznej wartości 1 tony w ogólnym polskim obrocie zagranicznym z 226,77 zł. na 116,45 zł. spotyka się ze wzrostem teoretycznej wartości 1 tony przez Gdynię z 51,15 zł. w roku 1932 na 94,21 zł. w roku 1933. Skok z 1932 r. na 1933 rok jest tak znaczny, że równy wzrost spotykamy uprzednio tylko w 1929 r. na rok 1930, w którym to roku Gdynia z portu eksportowego dla węgla przeistoczyła się w port ogólno - handlowy.

Analogicznie wykazuje też procentowy udział Gdyni w polskim obrocie zagranicznym olbrzymi wzrost, tak pod względem wagi jak wartości. Uwidacznia to tabela Nr. 2. Ten wzrost teoretycznej wartości przez Gdynię obróconej tony, jako i wzrost udziału Gdyni w polskim obrocie zagranicznym ma swoje podstawy szczególnie w olbrzymim wzroście wartości importu, skierowanego przez Gdynię.

Jak tabela Nr. 3 wykazuje, spadła w ostatnich 5 latach teoretyczna wartość 1 tony importowej do Polski z 611,44 zł. na 351, zł., w tym samym czasie wzrosła teoretyczna wartość 1 tony przywiezionej przez Gdynię z 290,35 zł. na 425,28 zł. Niezmiernie ciekawy stosunek liczbowy daje wzrost wagowego i wartościowego stosunku procentowego importu Gdyni do importu ogólnopolskiego, gdyż przywóz Gdyni dzisiaj już stanowi 35,79% wartości całego polskiego importu, wobec gdy jeszcze 5 lat temu przywóz ten nie przekraczał 2,03% importu polskiego.

Mniej korzystne rezultaty wykazuje natomiast wywóz. Teoretyczna wartość 1 tony, wywiezionej przez Gdynię, utrzymała się na tym samym poziomie 47,92 zł. (1932 = 47,62 zł.), co teoretyczna wartość w roku ubiegłym, natomiast wykazuje wzrost wagowy i wartościowy stosunek procentowy do obrotu ogólnopolskiego.

W wyniku tego postępu, jaki wykazuje Gdynia pod względem obsłużenia polskiego obrotu zagranicznego, wzrosły również absolutne cyfry polskiego obrotu zagranicznego, obsługiwanego przez porty polskie.

W ostatnim 5-leciu wzrosła wartość polskiego obrotu zamorskiego prawie podwójnie, wykazując w 1933 r. rekordowy stosunek 52,77% ogólnego polskiego obrotu, wobec zaledwie 27,45% w roku 1929. Podział stosunkowy wartości importu i eksportu rozdziela się prawie równomiernie, gdyż procentowa wartość przywozu wynosi 50,78%, a wywozu 54,47%.

Rok 1933 wykazuje więc poważny krok naprzód w kierunku przestawienia polskiego handlu zagranicznego na morze, skoro 69,3% całej ilości, a 52,7% wartości wymieniliśmy z zagranicą przez porty polskie.

Charakter naszego obrotu zagranicznego, będący w eksporcie przedewszystkiem obrotem surowcowym, w imporcie natomiast obrotem bardziej wartościowym, ma swój wyraz w różnicy średnich i stosunkowych wartości między temi 2 dziedzinami wymiany. Jeżeli chodzi o powody tego przestawienia się naszego ruchu zagranicznego na porty polskie, to w pierwszej linji, o ile chodzi o import, odegrały tutaj wielką i decydującą rolę cła preferencyjne. Przedewszystkiem ich działaniu zawdzięcza się olbrzymi wzrost importu artykułów wysokowartościowych oraz wartościowych surowców, tu wymienimy: bawełnę, garbniki, produkty kolonjalne, jutę, wełnę i owoce południowe. Cła te zadecydowały o znacznym wzroście importu przez Gdynię. Utrzymanie się, mimo spadku wartości polskiego eksportu, średniej wartości 1 tony eksportowanej na poziomie roku 1932, jest spowodowane tem, że polski eksport przez Gdynię również w roku ubiegłym doznał dalszego uszlachetnienia, że

wymienimy tylko znaczny wzrost eksportu szyn kolejowych, napojów alkoholowych, papieru, dykt i dość dobry eksport cukru.

Nie bez znaczenia jest też rekordowy przeładunek drzewa w Gdyni, który wzrósł prawie 5-ciokrotnie w stosunku do 1932 r., oraz 20-krotnie w stosunku do 1931, a zgórą 100-krotnie pod względem ilości w stosunku do 1930.

Tak więc niewątpliwie ciężkie warunki pracy, w jakie była wtłoczona w 1933 r. Gdynia, nie wstrzymały jej ewolucyjnego rozwoju w kierunku coraz większego opanowania polskiego obrotu zagranicznego.

Przyglądając się wyżej przytoczonym cyfrom, nie wystarczy jednak rzucić na nie zadowolonem okiem, lecz trzeba sobie zrobić krótki bilans tych posunięć, które są konieczne, aby ta zdrowa ewolucja w roku bieżącym nie doznała zahamowania lub nawet zwrotu in minus.

I tutaj należy pokrótce zarejestrować następujące postulaty: wyposażenie Gdyni w dostateczną ilość krytej powierzchni składowej, zorganizowanie przeładunku rudy, terenów i nabrzeży dla przeładunku drzewa, wybrukowanie t. zw. drobnicowych nabrzeży w porcie, rozbudowanie węzła kolejowego w Gdyni, wybudowanie elewatora zbożowego.

Już pod koniec 1933 r. natężenie ruchu w magazynach portowych było tak wielkie, że bez przesady trzeba było scharakteryzować sytuację magazynową Gdyni jako krytyczną. Odprężenie sytuacji nastąpiło dopiero w grudniu 1933 r., gdy kilka nowych państwowych i prywatnych magazynów zostało oddanych do użytku publicznego. Sytuacja pod względem magazynów w Gdyni znalazła się z początkiem 1934 r. pod znakiem znacznego polepszenia, gdy oddano około 20 000 m^2 nowej powierzchni do użytku. Obecnie jest w budowie względnie w projekcie dalszych zgórą 35 000 m^2, tak, że zagadnienie magazynów portowych idzie ku swemu polepszeniu.

Obecny stan rzeczy, kiedy teoretycznie na 1 m^2 składowej powierzchni przypada 10,7 ton ładunku wobec 7,2 w roku 1930. 6,8 w 1931 r. a 5,1 w 1932 r., utrzymać się nie da. Konieczności stworzenia w Gdyni możliwości przeładunku zboża uzasadniać nie potrzeba. Od lat zasadniczo przyjęta koncepcja budowy elewatora zbożowego powinna nareszcie wejść w stadjum realnego jej wykonania. Niewielkie i niedrogie inwestycje dla drzewa i rudy również powinny w bieżącym roku znaleźć rozwiązanie, zaś postulatem, który jest conditio sine qua non dalszej rozbudowy Gdyni, to rozbudowa węzła kolejowego, który rozwojowi portu w przybliżeniu nawet kroku już nie dotrzymuje.

Realizacja tych kardynalnych postulatów będzie miała wpływ decydujący na to, czy udział Gdyni w polskich obrotach zagranicznych tak pod względem ilości jak i wartości będzie mógł wzrastać.

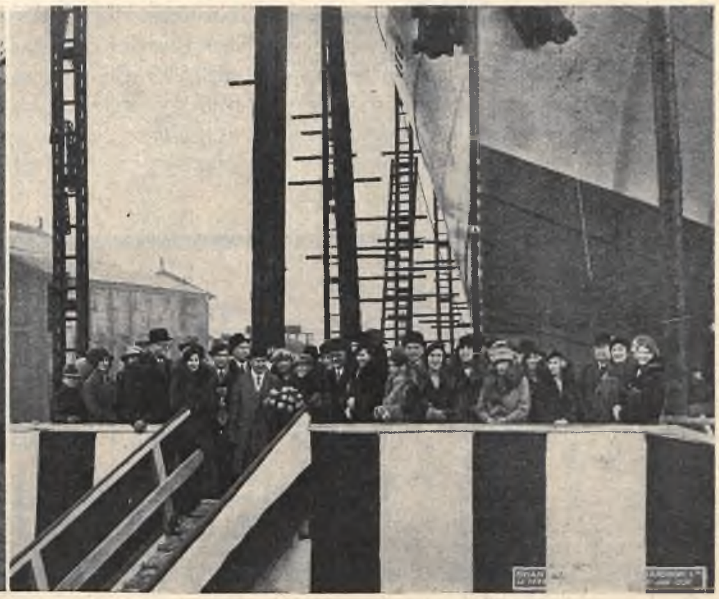
S/S „L E C H"

DNIA 15 STYCZNIA b. r. został spuszczony na wodę statek Polsko Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. „Lech", będący w budowie na stoczni angielskiej w Newcastle-on-Tyne.

W uroczystości spuszczenia i chrztu statku wzięli udział: Konsul Generalny R. P. w Londynie — Hulanicki z małżonką, Radca Handlowy Ambasady R. P. — Geppert, z ramienia władz Towarzystwa — Wiceprezes Rady Nadzorczej — Holden z małżonką i członek Zarządu — Jeffrey, oraz przedstawiciele zarządu stoczni.

Budowa statku „Lech" jest jednym z etapów naszego programu morskiego, zmierzającego do odnowienia i modernizacji obecnego tonażu. Statek ten, nośności około 2.000 T. D. W., przeznaczony jest dla linji Gdynia/Gdańsk — Londyn, na której uruchomiony zostanie po ukończeniu budowy na wiosnę b. r. Będzie on zaopatrzony w urządzenia dla pasażerów i zostanie wyposażony w ładownie-chłodnie dla przewozu eksportowanych z Polski szybko psujących się artykułów, jak bekony, szynki i nabiał.





Aktu chrztu „Lecha" dokonała p. C. Holden'owa, małżonka wiceprezesa Rady Nadzorczej Polbrytu, obok stoi Prezes Rady Nadz. Stoczni p. Chriestie. Drugie nasze zdjęcie przedstawia grupę gości obecnych na uroczystości.

ALEKSANDER HEYMAN-JARECKI.

HANDEL BAWEŁNĄ W GDYNI

W związku z artykułem p. E. Ochrymowicza, zamieszczonym w numerze styczniowym „Wiadomości Portu Gdyńskiego", p. dyrektor Aleksander Heyman-Jarecki nadsyła nam artykuł, w którym wypowiada się przeciw tworzeniu giełdy bawełnianej w Gdyni. Redakcja, zamieszczając niniejszy artykuł traktuje głos p. dyr. Heyman-Jareckiego jako artykuł dyskusyjny.

OSTATNIO z różnych stron poruszono sprawę utworzenia w Gdyni giełdy bawełnianej. Przebija tu mniemanie, że wystarcza stworzyć giełdę, a handel sam powstanie. W rzeczywistości jest wprost odwrotnie: giełda jest dopiero wytworem istniejącego już handlu.

Giełda bawełniana byłaby potrzebna, gdyby w Polsce istniał samoistny handel bawełną. Niestety dotychczas handlu takiego niema. Polskie przędzalnie zaopatrują się w bawełnę amerykańską po części wprost w Stanach Zjednoczonych od tamtejszych eksporterów, w przeważnej jednak mierze jeszcze ciągle od bremeńskich handlarzy. Sprzedają oni do Gdyni tak zwane „bezpośrednie załadowanie", czyli bawełna nie przechodzi przez port bremeński, jest ładowana wprost z portów zatoki Meksykańskiej do Gdyni. Kupca polskiego w tem wszystkiem niema, niema handlu polskiego. Jest kupiec amerykański, względnie bremeński.

Wprawdzie widać zaczątki handlu bawełnianego polskiego, lecz handel ten nie może istnieć normalnie, a tembardziej rozwinąć się, gdyż zgóry jest obciążony na niekorzyść kupca polskiego podatkami, których kupiec zagraniczny nie ponosi. Mowa jest tu o podatkach: obrotowym i stemplowym od rachunków, przyczem przy stemplowym od rachunków należy brać pod uwagę tylko stempel od rachunków amerykańskich dla polskiego kupca, który polski kupiec opłacać musi.

Na ten temat przytaczam swoje wywody w biuletynie Towarzystwa Polityki Gospodarczej Włókiennictwa Polskiego z dnia 25 marca 1933 r., które do dziś dnia niestety nic nie straciły na aktualności:

„Istnieje wprawdzie przepis, że domy handlowe, mające swą siedzibę w Gdyni, mogą być od podatku obrotowego zwolnione na okres lat 15. Przepis ten w żadnej jednak mierze nie usuwa szkody, wynikającej z istnienia podatku obrotowego, a to ze względów następujących:

1) Przepis jest fakultatywny: zwolnienie od podatku może być przyznane, ale może też nie być przyznane, co zależy wyłącznie od dyskrecjonalnej władzy czynników administracyjnych. Kupiec nie ma więc żadnej pewności, że zwolnienie otrzyma. Można zaś zgóry przewidzieć, że bez tej pewności nikt nie będzie tworzył przedsiębiorstwa.

2) Przepis ulgowy dotyczy ściśle określonego czasu, a mianowicie okresu piętnastoletniego. Okoliczność ta pozbawia ulgę wszelkiego waloru ze względu na to, że tworzenie się, wzrost i krzepnięcie kupiectwa jest procesem długotrwałym. Proces ten nie odbywa się w ten sposób, że się tworzy kompanja z wielkim kapitałem zakładowym i odrazu obejmuje daną gałąź handlu. Zwykle wielkie domy handlowe powstają ze skromnych początków. Tworzone są przez ludzi przedsiębiorczych, którzy widzą możliwości intratnego handlu i mają kontakt z życiem gospodarczem. Z tych małych zaczątków wyrastają z czasem potężne domy handlowe, ale czas ten z pewnością zawsze jest dłuższy niż lat piętnaście. O ileby jednak nawet w ciągu tego piętnastolecia powstało jakieś duże przedsiębiorstwo, to właśnie w czasie, gdy zacznie ono zbierać owoce swej pracy, stanie przed nim widmo ewentualnej likwidacji w razie nieodnowienia ulgi od podatku obrotowego. Słowem ograniczenie do lat 15 okresu ulgowego potęguje moment niepewności dla rachub kupieckich na przyszłość i uniemożliwia kupiectwu nadzieję, że będzie ono mogło stworzyć sobie pewien dorobek swą pracą.

3) Ustawa ulgowa stanowi ponadto, że w żadnym razie ulgi nie mogą być przyznane na dłużej, niż do roku 1945. Wynika stąd, że — i tak już zbyt mały okres piętnastoletni — coraz bardziej się kurczy i że ewentualni, chętni do handlu zamorskiego, przedsiębiorcy mają coraz mniej czasu na rozwinięcie swych prac. Limitowanie ostatecznego terminu poprostu przekreśla cały sens życiowy omawianej ulgi.

4) Wreszcie wadą omawianego przepisu ulgowego jest to, że narzuca on konieczność osiedlania się w Gdyni. Nie ulega żadnej kwestji, że tego rodzaju klauzula jest zupełnym zapoznawaniem warunków życiowych, w których się znajduje nasze kupiectwo. Jest ono przecież rozsiane po całym kraju, a rozpoczynać działalność związaną z handlem zamorskim, może kupiec bodaj jedynie w miejscu, w którem zdawna jest osiadły i w którem ma kontakt z ewentualnymi odbiorcami towarów zamorskich. Kupiec, osiadły w jakiemś mieście Polski, znający doskonale lokalne warunki, posiadający na miejscu rozgałęzione stosunki, słowem kupiec „dobrze zaprowadzony“, nie porzuci swego terenu i dotychczasowego źródła zarobków i nie przeniesie się do Gdyni, licząc jedynie na to, że mu nowe gałęzie handlu, któremi się ma zamiar zająć, zwrócą z nawiązką to, co w dotychczasowem miejscu zamieszkania opuszcza. Jest z pewnością błędnem przypuszczenie, że jakikolwiek doświadczony kupiec — a tylko taki może być cenny dla rozwoju handlu zamorskiego — zdecyduje się na tak wielkie ryzyko. Skądinąd należy podkreślić, że miejsce zamieszkania kupca bynajmniej nie jest czynnikiem decydującym dla powodzenia handlu: można mieszkać poza Gdynią i doskonale służyć sprawie Gdyni.

Rozporządzenie o ewentualnem zwolnieniu kupca gdyńskiego od podatku obrotowego mija się zatem z celem i grzeszy tym samym błędem, który nas tak często w poczynaniach naszych prześladuje: jest to ujmowanie spraw gospodarczych „z za zielonego biurka“, a nie w sposób praktyczno-życiowy, jak być winno.

Gdy się przypatrujemy chwalebnym zabiegom polityczno-gospodarczym, prowadzonym w kierunku stworzenia rodzimego handlu zamorskiego, to trudno oprzeć się wrażeniu, że w sprawie tej nie docenia się roli tworzywa ludzkiego, jakie w niej istnieć musi: roli kupca. Wszystkie nasze wysiłki i dążenia do zbudowania handlu zamorskiego i powiększenia eksportu, a przedewszystkiem wysiłki dla większego zróżniczkowania eksportu, nie dadzą wielkich rezultatów bez sprawnego i aktywnego kupiectwa, albo powiedzmy wyraźniej: bez sprawnych i aktywnych jednostek, oddających się sprawie zawodu handlowego. Organem handlu jest kupiec, nacechowany inicjatywą, przedsiębiorczością, rozsądną odwagą ryzyka i dzielnością. Tych zalet zrzeszenia i organizacje niemal nigdzie nie posiadają. Dlatego nie należy przeceniać roli organizacyj handlowych dla sprawy rozwoju handlu. Pionierska działalność Instytutu Eksportowego i izb przemysłowo-handlowych, mimo najlepszej ich woli, obraca się do pewnego stopnia w próżni, gdyż właśnie brak u nas organów, któreby funkcje kupieckie spełniały. Naczelną zasadą naszej polityki handlowej musi być uświadomienie sobie elementarnej prawdy: „niema handlu bez kupca“. Nie stworzymy zaś kupca, o ile nasze ustawodawstwo gospodarcze ustalać będzie warunki, uniemożliwiające kupiecką działalność.

Podatek obrotowy jest czynnikiem, uniemożliwiającym kupiectwu pracę na terenie zamorskim, a więc uniemożliwiającym rozwój naszego handlu zamorskiego. Jeżeli chcemy naprawdę mieć handel zamorski, to musimy rzeczywiście, a nie tylko na papierze, zwolnić kupiectwo, które ma mu służyć, od podatku obrotowego.

Należy z naciskiem zaznaczyć, że zwolnienie surowców zamorskich od podatku obrotowego w niczem nie uszczupli dochodów Skarbu Państwa, ponieważ obecnie zakupujemy surowce w domach zagranicznych i z operacyj tych Skarb i tak żadnego podatku obrotowego nie pobiera“.

W tych warunkach jest oczywiście rzeczą zbędną tworzenie giełdy, gdyż nie będzie ona mogła ani istnieć, ani funkcjonować.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA MIESIĄC STYCZEŃ 1934 R. POLSKIEJ AGENCJI MORSKIEJ

W UBIEGŁYM miesiącu panowało na rynku frachtowym polsko-gdyńskim dość znaczne ożywienie, mimo że zazwyczaj corocznie zaznacza się w tym sezonie pewien zastój. Stawki frachtowe mimo to miały stale tendencję zniżkową i wydaje się, że swoją dolną granicę osiągną w lutym, gdyż nowe ładunki, zarówno zboże jak też i drewna, znajdują się na rynku w bardzo ograniczonej ilości. Już w styczniu poziom stawek frachtowych był znacznie niższy od stawek płaconych dotychczas, a towarzystwa okrętowe akceptowały oferty frachtujących jedynie po to, aby utrzymać swoje statki w ruchu w nadziei, że na wiosnę stawki powrócą do normalnej wysokości.

Anglja. Zafrachtowano cały szereg statków trampowych. Znane są następujące kontrakty, zawarte z Gdańska do Londynu:

1 estoński statek 300 std. dla ładunku drewna twardego,
1 łatewski statek 600 std. dla mieszanego ładunku drewna,
1 duński statek 700 std. dla mieszanego ładunku drewna,
1 fiński statek 350 std. dla mieszanego ładunku drewna,
2 niem. statki po 420 std. każdy dla mieszanego ładunku drewna i zboża.

Stawki frachtowe, płacone w poszczególnych wypadkach, wahały się w granicach od sh. 26/6 do 27/- za std. drewna miękkiego na warunkach „Baltwood net“, za ładunki obrzynanego drewna twardego płacono sh. 40/-, nieobrzynanego 45/- za std. na warunkach „Baltwood net“.

Z przeznaczeniem do Hull zafrachtowano następujące statki:

1 niem. statek 600 std. dla mieszanego ładunku zboża i drewna,
1 niem. statek 1000 ton dla ładunku zboża z nieznacznym doładunkiem drewna,
1 niem. statek 1400 ton dla mieszanego ładunku drewna i zboża.

Za ładunki zboża ciężkiego luzem płacono do Hull sh. 7/- za tonę. Za transporty drewna osiągano sh. 31/- za std. DBB na warunkach „Baltwood gross“, sh. 12/- za tonę klepek dębowych.

Załadowano pozatem z Gdańska następujące partje:

300 std. DBB szwedzkim statkiem do Waterford,
400 std. DBB niemieckim statkiem do Southhampton po stawce 33/- za std.
200 std. DBB do Galvey.

Zafrachtowano pozatem niemiecki statek o ładowności 650 std. dla ładunku ca. 900 loads słupów telegraficznych i kompletunku DBB do Southhampton Ithenbuyos przy podstawie sh. 33/6 oraz 1 szwedzki statek 1000 ton dla pełnego ładunku zboża ciężkiego luzem do Leith po sh. 8/1½ za tonę.

Z Gdyni do Anglji wysłano jedynie niżej wymienione 3 ładunki:

Ładunek częściowy 500 std. DBB do Hull niem. statkiem o ładowności 600 std.,
600 std. duńskim statkiem do Londynu,
300 std. DBB łotewskim statkiem do Gersten.

Holandja. Tak jak dotychczas, znajdowała się na rynku jedynie pewna ilość mniejszych ładunków, które zabierały statki linjowe po dotychczasowych stawkach. Płacono na zboże Hfl. 2.50 zato., Hfl. 12.50 za std. DBB oraz Hfl. 4 za drewno twarde.

Poza statkami linjowemi znane są następujące kontrakty:

1 niemiecki statek 200 std. dla ład. DBB po Hfl. 13 za std.,
1 niemiecki statek 180 std. dla ład. DBB po Hfl. 13 wzgl. 14 za std.

Ładunki obu statków były przeznaczone do Amsterdamu, przyczem ostatni z nich zabrał drobną partję do Westzaan.

Belgja. Zaoferowanie ładunków zboża luzem było nieco większe, szczególniej ży-



ta. Oprócz statków linjowych wysłano następujące statki z pełnemi ładunkami:

1 niemiecki statek — 2.200 ton
1 „ „ — 1.350 „
1 „ „ — 1.750 „
1 „ „ — 1.650 „

Stawki, które osiągnięto, wahały się w granicach od 4/- do 3/9 w złocie za tonę. Za ładunki drewna płacono sh. 20/- w złocie za std. DBB, względnie 6/- w złocie za cbm. drewna twardego.

Francja. Sytuacja na rynku frachtowym w powyższym kierunku nie uległa zmianie. Drobne partje drewna, pojawiającego się na rynku, zostały zabrane przez statki linjowe.

Danja. Stawki frachtowe w relacji Gdynia-Gdańsk — porty duńskie wykazały tendencję zwyżkową, gdyż liczono się z trudnościami nawigacyjnemi na wodach duńskich wobec ewentualnego spadku temperatury. Prawie wszystkie umowy frachtowe zawierały pełną „klauzulę lodową“, nie doszło jednak do zastosowania tejże, gdyż warunki atmosferyczne nie uległy pogorszeniu. Pod koniec miesiąca wykazały więc stawki tendencję nieco zniżkową i kontrakty na luty zawierano już po stawkach o ca. RM 0,50 niższych na tonie od stawek styczniowych.

Zafrachtowano cały szereg statków motorowo-żaglowych po następujących stawkach:

RM 6,— za 1000 kg ciężkiego zboża luzem do jednego lub dwu portów, położonych nie bardziej na północ od Aarhus,

RM 6,50 za dto nie bardziej na północ od Aalborg,

RM 7,— dto nie bardziej na północ od Fredrikshavn i Linfjord.

Za partje, wysyłane statkami parowemi do Esbjerg, płacono RM 6.

Za ładunki makuchów płacono o ca. RM 25 więcej w porównaniu do wyżej wymienionych stawek. Statki, ładujące zboże luzem, otrzymywały z zasady bardzo dobrą ekspedycję.

Eksport węgla utrzymał się w styczniu w przybliżeniu na poziomie z miesiąca poprzedniego. Notowania stawek frachtowych nie wykazują znacznych różnic. Znane nam są następujące kontrakty, zawarte w okresie sprawozdawczym:

Francja:				
	2500 ton	Rouen	Frs. 24,—	
	1900 „	Bordeaux	„ 31,—	
	3000 „	Bordeaux	„ 29,—	
	2600 „	Rouen	„ 24,—	
	2800 „	Rouen	„ 24,—	500 ton wyładowania
Belgja:				
	1200 ton	Ostende	5/9	500 „ „
	3500 „	Brügge et Selzeste	4/3	750 „ „
	2800 „	Antwerpja lub Ghent	4/3	750 „ „
	1900 „	Bruksela	5/3	750 „ „
Holandja:				
	3000 ton	Amsterdam	4/6	
Irlandja:				
	3200 ton	Belfast	4/9	500 „ „
	4500 „	Dublin	4/4½	
	3200 „	Dublin	4/7½	700 „ „
	4000 „	Dublin	4/6	750 „ „
	1550 „	Limerick	6/3	
	950 „	Sligo	8/6	
	1500 „	Dundalk	7/-	
	800 „	Calway	8/9	300 „ „
Włochy:				
	3300 ton	Messina et Cat.	8/-	
	5800 „	G S S L	7/4½	
		Adria	8/4½	
	5800 „	Trieste	8/10	
		et Monfalcone	9/1	
Szwecja:				
	25/2800 ton	Sztokholm	4/-	1000 „ „
	25/2800 „	Gefle	4/1½	1000 „ „
	1400 „	Stockolm	4/6	500 „ „
Danja:				
	3500 ton	Kopenhaga	3/9	800 „ „
	1200 „	Hobro	5/-	400 „ „
	2000 „	Aalborg	4/6	700 „ „
	1600 „	Odense	5/-	500 „ „



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. STYCZEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Normalnem zjawiskiem obserwowanem od szeregu lat, jest spadek obrotów towarowych w styczniu każdego roku. Zjawisko to w pierwszym rzędzie należy przypisać zwykłemu w tym okresie pogorszeniu warunków nawigacyjnych na Bałtyku oraz dążnością życia gospodarczego do ukończenia wielu tranzakcji przed końcem roku kalendarzowego, co się zawsze dotkliwie odbija na pierwszym miesiącu następnego roku.

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w styczniu wynosił 526.396 t. wobec 536.670.5 t. w grudniu ub. r.

Ruch statków w styczniu w porównaniu z grudniem ub. r. wykazuje spadek tak pod względem ilości, jak i pojemności. Przyszło mianowicie 336 statków (w grudniu 370) o pojemności 311.381 nrt. (w grudniu 314.682 nrt.). Wyszło 339 statków (w grudniu 367) o pojemności 321.378 nrt. (w grudniu 308.746 nrt.). Pewnej zniżce uległa praca statków na wejściu i wyjściu. Statków z ładunkiem przyszło w styczniu 155 (w grudniu 165), wyszło zaś 271 statków (w grudniu 281).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu, wzrósł z 844.6 nrt. (w grudniu) na 926.7 nrt. (w styczniu). Zmalała średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie z 40 (w grudniu) na 33 (w styczniu).

Średni postój statku zmniejszył się z 64.6 godzin (w grudniu) na 63.2 godzin (w styczniu).

Kolejność bander: Szwecja, Niemcy, Polska, Norwegja, Danja, Stany Zjedn. Am., Anglja, Grecja, nie wykazuje większych zmian. Reprezentowane były bandery 16-tu państw.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 525.728,7 t. (w grudniu 535.335.3 t.), z czego na przywóz przypada 70.564.5 t. (w grudniu 71.447.8 t.) i na wywóz 455.164.2 t. (w grudniu 463.887.5 t.).

Zmniejszenie przywozu, spowodowane zostało spadkiem następujących pozycyj: owoców świeżych 2.209 t. (w grudniu 4.313 t.), fosforytów 1.523 t. (w grudniu 5.825 t.), tłuszczu zwierz. sur. 780 t. (w grudniu 983 t.), garbników 1.002 t. (w grudniu 1.158 t.), rudy manganowej brak, (w grudniu 7.824 t.), miedzi 544 t. (w grudniu 804 t.), metale różne 310 t. (w grudniu 902 t.), celulozy 450 t. (w grudniu 1.433 t.).

O utrzymującej się nadal intensywności obrotów drobnicowych w porcie Gdyni mówi wzrost pozostałych pozycyj przywozu. Przywieziono mianowicie owoców suszonych 1.126 t. (w grudniu 609 t.), kawy, kakao, herbaty 1.228 t. (w grudniu 558 t.), śledzi 3.483 t. (w grudniu 2.402 t.), żużli Thomasa 1.000 t. (w grudniu brak), sadzy 221 t. (w grudniu 148 t.), skór 2.589 t. (w grudniu 2.343 t.), nasion oleistych różnych 5.086 t. (w grudniu 3.373 t.), tłuszczów i olejów roślinnych 310 t. (w grudniu 269 t.), rudy żelaznej 2.329 t. (w grudniu 1.057 t.), pirytów 5.587 t. (w grudniu 2.952 t.), złomu żelaznego 21.975 t. (w grudniu17.940 t.), maszyn, aparatów i części 511 t. (w grudniu 96 t.), szmat 407 t. (w grudniu 257t.), papy, tektury i papieru 1.318 t. (w grudniu 1.252 t.), bawełny 8.656 t. (w grudniu 8.366 t.), juty 921 t. (w grudniu 810 t.), wełny 3.561 t. (w grudniu 1.456 t.).

Spadek wywozu wywołały pozycje: ryżu i mąki ryżowej 185 t. (w grudniu 460 t.), cukru 4.525 t. (w grudniu 6.370 t.), soli brak (w grudniu 173 t.), wędlin 199 t. (w grudniu 241 t.), ptactwa bitego 90 t. (w grudniu 264 t.), jaj 271 t. (w grudniu 1.106 t.), makuchów 1.845 t. (w grudniu 4.065 t.), desek i łat 11.208 t. (w grudniu 12.864 t.), bali i słupów 1.016 t. (w grudniu 2.031 t.), wyrobów z drzewa 70 t. (w grudniu 159 t.), dykty 407 t. (w grudniu 802 t.), węgla eksportowego 382.808 t. (w grudniu 401.931 t.), soli potasowej brak (w grudniu 737 t.), nawozów azotowych brak (w grudniu 2.858 t.), sody 276 t. (w grudniu 502 t.), karbidu brak (w grudniu 241 t.), bieli cynkowej 132 t. (w grudniu 182 t.), celulozy 376 t. (w grudniu 508 t.), papy, tektury i papieru 1.527 t. (w grudniu 2.351 t.), materjałów i wyr. włók. 278 t. (w grudniu 357 t.).

Pozostałe pozycje wywozu wzrosły: bekony 2.042 t. (w grudniu 1.997 t.), węgiel bunkrowy 17.533 t. (w grudniu 11.360 t.), koks 12.865 t. (w grudniu 3.320 t.), szyny kolejowe 3.280 t. (w grudniu 1.844 t.), wyroby żelazne i stalowe 706 t. (w grudniu 358 t.), cynk 1.294 t. (w grudniu 791 t.), blachy cynkowej 237 t. (w grudniu 181 t.), bawełny 166 t. (w grudniu 26 t.), oraz 8.730 t. melasy (w grudniu brak). Wśród artykułów wywozu podkreślić należy rekordową cyfrę wywiezionej do Stanów Zjedn. Am. melasy (8.730 t.) wobec 7.400 t. melasy, wywiezionych w ciągu całego 1932 r. (1.100 t. do Belgji i 6.300 t. do Stanów Zjedn. Am.).

Ruch przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz z wnętrzem kraju drogą wodną wobec nadeszłej zimy niemal zupełnie ustał.

Jest do zanotowania na przywozie w żegludze przybrzeżnej łącznie z W. M. Gdańskiem jeden ładunek ziarn kakaowych 129,7 t. oraz poraz pierwszy wykazana pozycja ryb świeżych 537.6 t., pochodzących z własnych połowów w obwodzie Gdyni.

Ruch pasażerów bardzo słaby. Przyjechało 98 osób (w grudniu 254), wyjechało 320 osób (w grudniu ub. r. 29 osób i w styczniu 1933 r. 295 osób).

II. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	34	17	32.978	34	31	39.891	72.869	3
W. M. Gdańsk	—	—	—	1	1	938	938	16
Anglja	9	5	17.028	9	9	17.028	34.056	7
Czechosłowacja	3	3	663	3	3	663	1.326	15
Danja	43	22	24.730	39	30	26.715	51.450	5
Estonja	10	2	5.611	8	8	6.104	11.715	12
Finlandja	13	4	16.094	12	12	14.624	30.718	9
Francja	—	—	—	—	—	—	—	—
Grecja	7	—	18.423	6	6	15.071	33.494	8
Holandja	11	10	10.128	11	9	5.711	15.839	11
Kanada	1	—	3·282	—	—	—	3.282	14
Łotwa	6	1	7.464	7	6	8.903	16.367	10
Niemcy	63	43	45.043	66	40	49.482	94.525	2
Norwegja	30	19	30.100	31	18	30.404	60.504	4
Panama	1	—	3·071	1	1	3.071	6.142	13
Stany Zjedn. Am.	7	4	22.328	7	4	22.328	44.656	6
Szwecja	98	25	74.433	104	93	80.445	154.878	1
Razem	336	155	311 381	339	271	321.378	632.759	—
Miesiąc poprzedni	370	165	314.682	367	281	308.746	623.482	—
Ten sam miesiąc roku 1932	*311*	*125*	*234.564*	*300*	*229*	*230·933*	*465.497*	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu: 926.7 nrt;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 33;
c) średni postój statku: 63·2 godzin.

III. OBRÓT TOWARÓW (*GOODS TURNOVER*) TON

1. OBRÓT ZAMORSKI (*OVERSEAS TRAFFIC*)

A. Przywóz (*imports*)

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Cały przywóz . .	**70 564.5**	**71.447·8**
I. — Wytwory pochodzenia roślinnego	**10.191·7**	**9.353·7**
(*plants products*) w tem m. in.:		
17/23, 25 — **Nasiona** (*seeds various*)	2·7	3·—
Anglja	0·2	2·9
Danja	0·1	0·1
Holandja	2·4	—
23 — **Pestki drzew owocowych** (*fruits stones*)	22·1	2·5
Hiszpanja	0·2	—
Stany Zjedn. Am.	21·9	2·5
24/26 — **Nasiona oleiste różne** (*various oil seeds*)	5.206·3	3.373·—
Anglja	103·1	—
Danja	119·9	490·4
Grecja	45·—	—
Holandja	2·301·7	888·4
Indje Holenderskie	1.288·2	1.155·2
Mandżurja	—	47·—
Niemcy	51·2	456·6
Norwegja	1.252·2	—
Palestyna	—	145·4
Turcja	—	190·—
Włochy	45.—	—
27/1 — 3 — **Mąka** (wszelka) (*flour*)	57·2	13·4
Holandja	—	2·5
Niemcy	—	1·—
Stany Zjedn. Am.	—	9·9
Włochy	57·2	—
30 — **Ryż surowy** (*rice*)	0·1	1·—
Holandja	—	1·—
Indje Brytyjskie	0.1	—
31 — **Krochmal** (*starch*)	12·7	0·5
Belgja	11·6	—
Francja	1·1	0·5
53 — 58, 60 — 64 — **Owoce świeże** (*fresh fruits*)	2·208·9	4.312·9
Anglja	0·3	10.—
Danja	19·9	—
Hiszpanja	152·2	335·7
Holandja	36·4	60·5
Indje Holenderskie	31·2	—
Jamajka	30.1	—
Palestyna	348·2	181·9
Stany Zjednocz. Am.	0·6	1·580·9
Szwecja	2·9	7·9
Włochy	1.586·8	2.136.—
59, 61 — 63, 66 — **Owoce suszone** (*dried fruits*)	1 125·6	608·9
Anglja	1·—	16·—
Francja	22·7	11.7
Grecja	14·1	9·—
Hiszpanja	—	5·—
Holandja	4.9	20·2
Stany Zjedn. Am.	961·4	376·—
Włochy	121·5	171.—
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*)	6·1	18·5
Anglja	0·1	1·2
Finlandja	0·2	0·9
Francja	—	0·2
Hiszpanja	—	2.2
Holandja	—	0.1
Stany Zjedn. Am.	4·2	13·1
Włochy	1·6	0·8
69, 72 — **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	88·9	112·7
Anglja	1·—	0·3
Francja	2·4	24·3
Grecja	—	3.6
Holandja	46·8	3·9
Indje Holenderskie	—	14.3
Portugalja	3·—	—
Szwecja	—	35·6
Włochy	34·7	30·7
76 — **Kawa** (*coffee*)	376·3	341·3
Anglja	27·2	12·2
Belgja	33·9	22·4
Brazylja	171·2	258·8
Costa Rica	0.4	0·4
Francja	0·4	—
Guatemala	4·7	1·1
Holandja	66·—	23·7
Indje Holenderskie	32·3	10·6
Kolumbja	2·8	—
Meksyk	12·8	—
Nicaragua	1·8	—
Salwador	1·1	—
Stany Zjedn. Am.	17·9	12·1
Szwecja	3·8	—
78 — **Herbata** (*tea*)	93·2	42·6
Anglja	62·4	25·8
Cejlon	0·2	—
Chiny	—	1·1
Francja	—	1·0
Holandja	14·5	8·8
Jawa	—	2·4
Kolonje Holenderskie	12·3	2·3
Kolumbja	3·8	2·1
80 — **Kakao** (**w ziarnkach**) (*cocoa grains*)	759·4	174·2
Afryka Brytyjska	493·1	29·8
Afryka Francuska	21·2	—
Anglja	57·9	58·—
Belgja	—	19·6
Brazylja	24·8	12·—
Equador	2·—	—
Francja	1·8	16·3
Holandja	67·6	10·8
Kolonje Holenderskie	68·4	20·8
Kolumbja	—	6·9
Niemcy	15·5	—
Stany Zjedn. Am.	7·1	—
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	107·4	108·5
Anglja	6·5	15·3
Belgja	0·7	3·2
Francja	2·5	0·5
Holandja	47·9	42·1
Indje Holenderskie	12·1	4·5
Jawa	6·2	25·4
Meksyk	—	2·4
Niemcy	0·6	0·2
Stany Zjedn. Am.	26·1	8·6
Włochy	4·8	6·3
95 — 97 — **Żywica** (*resin*)	122·1	235·3
Anglja	0·1	4·8
Francja	62·6	164·3
Hiszpanja	6·4	53·7
Holandja	—	1·4
Indje Brytyjskie	5·9	11·1
Kolonje Holenderskie	0·8	—
Niemcy	12·7	—
Stany Zjedn. Am.	33·6	—

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
104 — **Trawa morska, trzcina** (*sea grass, reed*)	2·7	5·4
Anglja	0·6	—
Belgja	—	1·2
Danja	—	1·—
Holandja	0·9	3·2
Niemcy	1·2	—
II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	3.564·8	2.485·9
(*live animals & animal products*)		
116/3 — **Śledzie świeże i mrożone** (*herrings fresh and frozen*)	775·4	—
Norwegja	775·4	—
117/1 — 2 — **Śledzie solone** (*herriugs salted*)	2.707·2	2.401·6
*) własne połowy	1.583·7	—
Anglja	572·2	1.147·2
Danja	74·6	—
Holandja	—	771·5
Islandja	169·5	20·3
Norwegja	307·2	447·6
Szwecja	—	15·—
128/1 — 4 — **Sery** (*cheese*)	13·9	20·9
Finlandja	13·9	20·9
129/1 — 5 — **Kazeina** (*caseine*)	6·—	9·—
Argentyna	—	8·3
Holandja	5·5	0·7
Niemcy	0·5	—
134/1 — 3 — **Szczecina** (*bristle*)	9·9	1·1
Anglja	0·8	—
Holandja	3·9	1·1
Stany Zjedn. Am.	5·2	—
137/2 a,b — **Jelita** (*bowels*)	51·7	52·8
Anglja	2·3	—
Danja	16·7	11·4
Niemcy	23·3	37·8
Stany Zjedn. Am.	9·4	3·6
143/1 — 3 — **Muszle** (*shells*)	0·7	0·5
Anglja	0·7	0·5
III. — Wytwory pochodzenia mineralnego	8.350·9	12.135·7
(*mineral products*)		
148, 149, 157 — 159, 162 — 165 — **Kamienie** (*stones*)	45·3	11·—
Danja	—	10·—
Finlandja	8·4	—
Holandja	2·—	—
Szwecja	34·9	—
Stany Zjedn. Am.	—	1·—
150 — **Glinki** (*clay*)	32·4	5·—
Anglja	16·9	—
Belgja	15·5	—
Norwegja	—	5·—
153/1, 2 — **Wapno** (*lime*)	106.9	—
Belgja	45·5	—
Hiszpanja	61·4	—
154 — **Cement** (*cement*)	—	5·1
Anglja	—	5·1

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
156/1, 2 — **Talk** (*talc*)	57·2	—
Holandja	50·—	—
Niemcy	7·2	—
169/1, 2 — **Azbest** (*asbestos*)	17·5	—
Szwecja	17·5	—
170/1, 2 171/1, 2 — **Materjały szlifierskie** (*grinding materials*)	3·1	22·6
Anglja	0·2	0·2
Norwegja	—	0·3
Szwecja	2·9	0·1
Włochy	—	22·—
177/1 a — **Ruda żelazna** (*iron ores*)	2.328·7	1.057·4
Anglja	—	15·4
Norwegja	17·3	—
Szwecja	2.311·4	1.042.—
177/1 c — **Piryty** (*pirits*)	5.587·4	2.952·3
Hiszpanja	3.962·4	2.952·3
Szwecja	1.625·—	—
177/2 — **Ruda manganowa** (*manganese*)	—	7.823·2
Z. S. S. R.	—	7.823·2
186 — 188 — **Smoła** (*goudron*)	—	3·1
Anglja	—	1·9
Niemcy	—	1·2
197, 200 — **Oleje** (*oils*)	133·1	147·—
Anglja	23·7	20·5
Belgja	0·3	—
Danja	56·2	22·4
Holandja	—	5·9
Niemcy	—	12·4
Norwegja	10·4	3·—
Stany Zjedn. Am.	42·5	73·2
Włochy	—	9·6
198, 199 — **Asfalt** (*asphalt*)	5·5	100·—
Anglja	—	100·—
Stany Zjedn. Am.	5·5	—
200/3 — 6 — **Smary** (*lubricating oils*)	33·8	7·8
Anglja	0·4	—
Belgja	0·9	5·4
Niemcy	—	1·5
Norwegja	1·3	—
Stany Zjedn. Am.	31·2	0·9
200/8 a, b, c — **Wazelina** *vaseline*)	—	1·2
Stany Zjedn. Am.	—	1·2
IV. — Woski, tłuszcze oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych	1.160·9	1.364·7
(*wax, fats vegetables & animal oils*)		
203, 204 — **Wosk** (*wax*)	7·4	0·5
Anglja	1·3	—
Belgja	2·1	—
Brazylja	3·1	—
Niemcy	—	0·5
Stany Zjedn. Am.	0·9	—
205 — 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetables oils and fats*)	310·—	269·2
Anglja	1·9	0·6
Danja	—	40·2

*) Śledzie solone z własnych połowów wykazane są w zestawieniu przywozu zamorskiego, gdyż dowożonę do Gdyni na statkach żeglugi zamorskiej z portów holenderskich, będących bazą polskich statków rybackich, operujących na Morzu Północnem.

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Francja	14.1	9·6
Hiszpanja	6.1	—
Holandja	179·4	134·3
Indje Bryt.	—	51·7
Kolonj. Holenderskie	8·9	—
Nigerja	13·—	—
Niemcy	75·9	—
Stany Zjedn. Am.	—	13·9
Włochy	10·7	18·9
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierzęce surowe (*raw fats*)	780·1	983·3
Anglja	140·—	207·2
Argentyna	50·2	143·8
Australja	35·3	—
Belgja	20·3	2·4
Brazylja	—	35·8
Danja	226·1	324·6
Holandja	149·2	52·5
Japonja	58·9	74·4
Niemcy	3·—	15·—
Norwegja	13·8	5·1
Szwecja	83·3	122·5
216 — Tran (*whale-oil*)	62·6	90·7
Danja	18·4	30·2
Holandja	—	21·—
Niemcy	19·7	—
Norwegja	24·5	39·5
219 — Stearyna (*stearine*)	0·8	21·—
Belgja	—	3·1
Holandja	0·8	17·9
V. — Przetwory spożywcze, tytoń (*foodstuffs, tobacco*)	347·6	440·2
243/1, 2 — Konserwy mięsne (*preserved meat*)	6·1	0·6
Anglja	0·7	—
Belgja	4·9	—
Niemcy	0·3	0·6
Stany Zjedn. Am.	0·2	—
246 — Mleko skondensowane (*condensed milk*)	3·5	—
Anglja	1·4	—
Danja	1·5	—
Holandja	0·6	—
254, 256 — Ryby (konserwy rybne) (*fishes*)	34·1	27·3
Anglja	—	—
Francja	2·8	2·9
Hiszpanja	2·9	1·—
Holandja	0·8	0·2
Norwegja	5·4	2·2
Portugalja	19·1	18·2
Szwecja	1·2	0·9
Włochy	1·9	1·9
272, 273, 276 — 278 — Napoje alkoholowe prócz wina (*alcohols, wine excepted*)	2·8	5·3
Anglja	1·4	1·6
Francja	0·9	2·1
Holandja	0·2	0·9
Niemcy	0·3	0·1
Szwecja	—	0·6
280 — 282 — Wina (*vine*)	28·2	34·9
Algier	2·8	—
Francja	3·2	14·7
Hiszpanja	16·7	10·2
Portugalja	0·1	7·4
Włochy	5·4	2·6
291 — Mączka rybna (*flour of fishes*)	35·—	30·—
Norwegja	35·—	30·—
293, 294/1, 2, 3, 6 — Tytoń (*tabacco*)	237·6	341·6
Anglja	64·1	141·4
Holandja	8·—	1·4
Niemcy	21·8	—
Stany Zjedn. Am.	143·7	198·8
294/4, 5 — Papierosy (*cigarettes*)	0·3	0·5
Anglja	0·1	0·1
Niemcy	0·1	0·1
Stany Zjedn. Am.	0·1	—
Włochy	—	0·3
VI. — Przetwory chemiczne i farmaceutyczne farby (*chemicals, pharmaceutic products, paints*)	4 036·3	7.335·—
295/6 — Siarka (*sulphur*)	98·3	22·6
Belgja	6·—	—
Niemcy	51·8	1·—
Stany Zjedn. Am.	30·5	—
Włochy	10·—	21·6
295 — 491 — Przetwory chemiczne (*chemicals*)	83·9	132·—
Anglja	13·9	10·5
Belgja	5·2	0·9
Brazylja	1·2	—
Danja	1·3	—
Francja	—	47·2
Hiszpanja	12·—	—
Holandja	26·5	0·1
Indje Brytyjskie	—	0·8
Indje Holenderskie	—	0·3
Niemcy	21·3	17·1
Stany Zjedn. Am.	2·5	5·5
Szwecja	—	46·7
Włochy	—	2·9
299/18 — Soda (*soda*)	39·6	31·—
Anglja	0·3	—
Belgja	28·6	—
Holandja	10·7	—
Niemcy	—	31·—
299/19 b — Potaż (*potash*)	10·6	1·2
Belgja	10·6	—
Holandja	—	1·2
405 — 407, 409, 412 — 418, 420 — 423 — Farby (*paints*)	49·3	11·6
Anglja	21·2	1·5
Danja	0.4	—
Hiszpanja	20.3	—
Holandja	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	2.6	3·2
Szwecja	4·8	—
Włochy	—	6·8
408 — Sadza (*soot*)	221·2	148·3
Anglja	—	1·9
Stany Zjedn. Am.	221·2	146·4
410 — Glinka farbiarska (*clay*)	—	1·1
Chiny	—	1·1
424 — 428 — Garbniki (*tanning extracts*)	1·002·1	1.158·4
Anglja	—	7·5
Argentyna	732·6	476·2
Brazylja	—	255·5
Danja	—	0·6
Francja	0·7	13·—
Holandja	59·1	15·—
Indje	—	10·—
Indje Holenderskie	—	31·5
Niemcy	174·3	349·1
Stany Zjedn. Am.	30·5	—
Turcja	5·1	—

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
429 — 434, 436, 437, 439, 440, 450 — 454 — **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetic*)	6·1	0·3
Anglja	1·4	—
Francja	2·3	—
Niemcy	0.1	—
Stany Zjedn. Am.	2·3	0·3
466, 470 — **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	2·4	3·2
Anglja	0.1	0·1
Belgja	1·7	1·8
Danja	—	1·—
Francja	—	0·3
Holandja	0·2	—
Stany Zjedn. Am.	0·4	—
473/3 — **Fosforyty** (*phosphates*)	1.522·8	5.825·3
Stany Zjedn. Am.	1.522·8	5.825·3
477 — **Żużle Thomasa** (*Thomas slag*)	1.000·—	—
Belgja	1.000·—	—
VII. — Skóry, futra, wyroby skórzane (*hides, furs, leather goods*)	**2.594·5**	**2.344·8**
492 — 513 — **Skóry** (*hides and skins*)	2.589·1	2.342·5
Algier	4·2	—
Anglja	17·6	18·1
Argentyna	321·7	195·4
Australja	73·5	74·3
Belgja	147·2	450·7
Brazylja	128·6	42·7
Chile	—	14·4
Danja	53·6	113·3
Finlandja	1·5	—
Francja	46·9	24·1
Grecja	9·—	—
Hiszpanja	—	3·9
Holandja	951·5	354.7
Indje Brytyjskie	—	1·—
Kol. Holenderskie	45·6	100·4
Kolumbja	14·5	19·—
Kuba	56·8	24·7
Litwa	—	61·2
Niemcy	529·6	781·9
Peru	—	13·6
Stany Zjedn. Am.	7.8	2·3
Szwecja	30·3	35·5
Urugwaj	56·9	—
Węgry	—	11.3
516 — 533 — **Futra** (*furs*)	4·—	0·7
Stany Zjedn. Am.	4·—	0·7
534 — 559 — **Wyroby skórzane** (*leather goods*)	1·4	1·6
Anglja	1·3	1·6
Norwegja	0·1	—
VIII. — Surowce włókiennicze i wyroby z nich (*Row textiles materials and their products*)	**13.793·5**	**11.112·8**
561, 562, 572, 574 — **Przędza jedwabna** (*silk yarn*)	2·2	1·7
Anglja	2·2	1·6
Holandja	—	1·1
589/1, 2 — 592 — **Wełna** (*wool*)	3.561·2	1.456·2
Afryka Brytyjska	580·9	—
Anglja	894·—	479·2
Argentyna	121·1	0·3
Australja	1,070·7	723·3
Belgja	858·2	191·1
Brazylja	—	31.1
Danja	14·8	3.1
Francja	2·—	6.—
Holandja	13·6	6·6
Norwegja	—	2·—
Niemcy	5·9	—
Peru	—	7·9
Stany Zjedn. Am.	—	0.6
Urugwaj	—	5.—
590/1 a, b — **Odpadki wełny** *wool odds*)	9·7	10·1
Anglja	7·4	4·6
Australja	1·1	4.4
Argentyna	1·2	0·5
Niemcy	—	0.6
593, 594 — **Przędza wełniana** (*wool yarn*)	11·5	16·4
Anglja	8·6	16·4
Holandja	2·9	—
597 — 605, 613 — 622 — **Tkaniny** (*textiles*)	12·9	63·4
Anglja	11·7	12·7
Belgja	—	2.—
Holandja	—	25.3
Stany Zjedn. Am.	0·1	23·4
Z. S. S. R.	1·1	—
606, 609 — **Bawełna** (*cotton*)	8·655·6	8.365·9
Afryka Wschodnia	10·2	—
Anglja	199·9	62·1
Belgja	58·3	6·94
Egipt	616·9	869·7
Indje Brytyjskie	376·6	165·9
Niemcy	80·6	17·8
Peru	171·7	11·2
Stany Zjedn. Am.	7.141·3	7.174·3
606/1, 2 a, b — **Odpadki bawełniane** (*cotton odds*)	85·1	23·1
Anglja	50·3	23·1
Japonja	3·6	—
Stany Zjedn. Am.	31·2	—
611, 612 — **Przędza bawełniana** (*cotton yarn*)	60·5	29·8
Anglja	55·3	26·2
Belgja	0·2	—
Holandja	5·—	3·6
623 — **Len i konopie** (*flax and hemp*)	26.5	41·9
Anglja	6·6	19·2
Belgja	15·2	15·2
Holandja	4·1	7·4
Kolonje Holenderskie	0·6	—
Stany Zjedn. Am.	—	0·1
624 — **Juta** (*jute*)	920·7	810·4
Anglja	226·8	—
Belgja	45·—	48·—
Chiny	—	1·2
Holandja	513·7	626·6
Indje Brytyjskie	135·2	45·—
Niemcy	—	89·6
625 — 626 — **Sizal i inne włókna** (*sisal and others*)	31·2	33·7
Anglja	28·8	10·4
Holandja	2,4	0.6
Marokko	—	15.2
Meksyk	—	5.—
Niemcy	—	2.5
646 — 648 **Sznury** (*ropes*)	9·4	3·5
Anglja	9.4	0·4
Belgja	—	2·7
Grecja	—	0·4

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
719 — Szmaty (*rags*)	407·—	256·7
Anglja	127·—	71·5
Belgja	13·—	—
Danja	12·1	34·7
Holandja	157·7	29·7
Kol. Holenderskie	15.1	—
Niemcy	10·1	12·9
Stany Zjedn. Am.	22·2	78·—
Szwecja	49·8	29·9
IX. — Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów (*rubber & rubber goods*)	789·—	544·9
720 — 724 — Kauczuk (*rubber*)	532·1	537·8
Anglja	16·—	15·4
Australja	19·3	—
Belgja	1·—	—
Holandja	21·3	8·4
Indje Brytyjskie	5·4	33·3
Indje Holenderskie	235·1	—
Jawa	—	11·4
Kol. Holenderskie	—	47·9
Malaje	17·8	52·1
Niemcy	216·2	368·9
Stany Zjedn. Am.	—	0·4
725 — 746 — Wyroby gumowe (*rubber goods*)	256·9	7·1
Anglja	10·8	3·3
Holandja	224·1	0·5
Stany Zjedn. Am.	20·6	3·3
Szwecja	1·4	—
X. — Drewno, korek, wyroby z nich; wyroby koszykarskie (*wood, corkwood, wood products & basket wares*)	68·7	161·2
749 — 751, 753 — Deski i łaty (*boards*)	14.5	30.5
Finlandja	—	30·5
Francja	14·5	—
750 — Drzewo egzotyczne (*wood*)	12·1	85·6
Brazylja	1·2	—
Indje Bryt.	—	18·5
Niemcy	0·9	43·2
Portugalja	—	23·9
Stany Zjedn. Am.	3·9	—
Włochy	6·1	—
757 — 778 — Wyroby z drzew (*wood products*)	13·4	49·—
Anglja	0·9	—
Belgja	—	17·4
Finlandja	10·9	19·2
Holandja	0·1	—
Litwa	1·4	—
Niemcy	0·1	—
Stany Zjedn. Am.	—	3·4
779 — 787 — Korek, wyroby z korka (*cork wood*)	28·7	5·1
Francja	—	0·1
Hiszpanja	0.8	—
Portugalja	27·9	5·—
XI. — Papier i wyroby z niego (*paper & paper wares*)	1·801·8	2·701·8
798, 803, 809 — 8 6 — Papier i odcinki papierowe (*paper*)	1·317·6	1.252·2

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Anglja	2·2	0·9
Belgja	12·1	7·5
Estonja	31·1	15·1
Finlandja	1.271·9	1.170·6
Holandja	0·3	1·9
Norwegja	—	50·6
Stany Zjedn. Am.	0·1	—
Szwecja	—	5·6
794/1, 2 795 — Masa drzewna (celuloza) (*cellulose*)	450·1	1.433·—
Finlandja	450·1	528·9
Szwecja	—	904·1
807, 808 — Fibra (*fibre*)	32·8	15·6
Belgja	10·5	12·—
Holandja	2·—	3·2
Stany Zjedn. Am.	20·3	0·4
836 — 847 — Książki i broszury (*books*)	1·3	1·—
Anglja	0·3	0·2
Belgja	0·1	0·1
Finlandja	0·1	—
Holandja	0·3	0·3
Stany Zjedn. Am.	0·3	0·4
Szwecja	0·1	—
Włochy	0·1	—
XII. — Wyroby kamieniarskie ceramiczne, szklane (*stone, ceramic & glass wares*)	107·5	108·6
862 — 887 — Wyroby ceramiczne (*ceramic wares*)	24·1	23·1
Anglja	0.3	—
Finlandja	6·1	23.1
Norwegja	15·—	—
896 — 927 — Szkło i wyroby (*glass wares*)	86·1	85·5
Anglja	0·1	—
Belgja	10·2	4·8
Estonja	40·1	25·5
Finlandja	35·7	55·2
XIII. — Metale i wyroby z nich (*metals & metal products*)	23.117·5	20.939·1
925, 929, 931, 978 — 981 — Metale różne (*various metals*)	310·2	901·6
Anglja	12·8	7·4
Belgja	74·5	56·7
Hiszpanja	2.1	—
Holandja	1.1	2·1
Niemcy	—	44·2
Norwegja	67·3	776·8
Stany Zjedn. Am.	—	1·—
Szwecja	152·4	13·4
927/11 — 3 — Żelastwo (złom) (*scrap iron*)	21·974·7	17.940·4
Anglja	971·7	5·401·5
Belgja	865.1	4.409·1
Danja	3.228·2	4.158·5
Estonja	61·2	296·1
Finlandja	—	113·2
Francja	2·467·9	—
Holandja	3.261·3	324·9
Kuba	5·100·3	—
Litwa	—	115·9
Niemcy	860·7	1.216·1
Norwegja	520·8	1.527·7
Stany Zjedn. Am.	4.635·5	51·—
Szwecja	—	326·4
930, 932, 935, 942, 946 — 952, 955 — 965 — Wyroby żelazne i stalowe (*iron and steel products*)	283·6	418·1

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Anglja …	31·9	52·1
Belgja …	205·2	102·—
Danja …	0·3	0·1
Finlandja …	7·4	1·1
Holandja …	1·7	—
Niemcy …	7·9	—
Norwegja …	0·5	—
Stany Zjedn. Am. …	6·6	250·9
Szwecja …	22·1	11·9
966/1 — 4 — Cyna (*tin*) …	5·3	1·8
Anglja …	—	1·8
Holandja …	5·3	—
969/1 — 5 — Ołów (*lead*) …	—	873·6
Stany Zjedn. Am. …	—	873·6
977 — Miedź (*copper*) …	543·7	803·6
Anglja …	232·4	30·5
Belgja …	31·2	112.4
Chile …	—	50·—
Chiny …	—	30.5
Kol. Holenderskie …	203·8	305·3
Stany Zjedn. Am. …	66·1	224·1
Szwecja …	10·2	50·8
XIV. — Maszyny aparaty, sprzęt elektrotechniczny	605·2	145.9
(*machinery, apparatus electric products*)		
1037 — 1098 — Maszyny, aparaty oraz ich części (*machinery*) …	511·3	95·8
Anglja …	389·7	9·9
Belgja …	0·9	9·1
Danja …	1·7	0.3
Finlandja …	3.4	0·3
Litwa …	1·7	—
Norwegja …	0·3	—
Stany Zjedn. Am. …	61·8	61·8
Szwecja …	4·7	14·4
Turcja …	47·1	—
1099 — 1132 — Materjały i przewody elektryczne (*electric products*) …	93·9	50·1
Anglja …	67·1	44·9
Belgja …	6·7	0·7
Danja …	0.1	—
Holandja …	12·7	—
Stany Zjedn. Am. …	7·3	1·9
Szwecja …	—	2·6

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
XV. — Środki transportowe	15.7	20·3
(*transports*)		
1136 — 1145, 1155 — Samochody, motocykle oraz ich części (*motor cars and parts*) …	15·7	20·3
Anglja …	—	0·9
Stany Zjedn. Am. …	15·7	17·7
Szwecja …	—	1·7
XVI. — Wagi, narzędzia, instrumenty aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne	8·8	5·5
(*balences, tools, instruments typewriters & parts*)		
1168/1 — 11 — Aparaty fotograficzne, filmy i płyty (*photographical apparatus*) …	3·4	0·9
Anglja …	—	0·1
Stany Zjedn. Am. …	3·4	0·8
1169 — Maszyny do pisania, rachowania i części (*typewriters and parts*)	5·4	4·6
Anglja …	—	1·7
Stany Zjedn. Am. …	5·4	2·8
Szwecja …	—	0·1
XVII—XX — Towary różne, oddzielnie niewymienione (*various*)	10·1	247·7
Anglja …	4·2	234·5
Belgja …	1·6	0·8
Danja …	—	0·4
Finlandja …	0·2	0·1
Francja …	1·2	0·1
Holandja …	0·7	1·1
Niemcy …	0·8	2·—
Norwegja …	—	0·1
Palestyna …	0·3	0·4
Stany Zjedn. Am. …	0·5	7·1
Szwecja …	0·5	0·9
Włochy …	0·1	0·2

B. Wywóz (*exports*)

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Cały wywóz . .	455.164·2	463.887·5
I. — Wytwory pochodzenia roślinnego	1.053·—	1.112·1
(*plants products*)		
9 — Groch (*pease*) …	43·2	10.—
Anglja …	29·3	—
Norwegja …	—	2·5
Szwecja …	—	7·5
Stany Zjedn. Am. …	13·9	—

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
17, 23, 25 — Nasiona (*seeds various*) …	368·1	369·6
Belgja …	35·—	155·—
Chiny …	—	57.1
Finlandja …	—	2·5
Hiszpanja …	247·—	40.—
Niemcy …	26·1	105·—
Szwecja …	—	10·—
Portugalja …	60·—	—
27/1 — 3 — Mąka (*flour*) …	0·2	—
Stany Zjedn. Am. …	0·2	—

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
28/1 — 5 — **Kasza** (*grits*) .	10·—	11·—
Anglja	10·—	11·—
30 — **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	0·2	10·3
Anglja	—	10·3
Łotwa	0·2	—
31 — **Krochmal** (*starch*) .	2·5	—
Stany Zjedn. Am. ...	2·5	—
32 — **Mąka ryżowa** (*rice flour*).	185·—	450·1
Norwegja	185·—	450·1
35 — **Słód** (*malt*)	120·3	105·—
Stany Zjedn. Am. ...	120·3	105.—
40 — 50 — **Warzywa** (*vegetables*)	67·8	12·5
Anglja	21·8	11·1
Stany Zjedn. Am. ...	16·—	1·4
Szwecja	30·—	—
51 — **Chmiel** (*hop*)	27·5	72·5
Anglja	27.5	40.2
Belgja	—	0·9
Irlandja	—	31·4
52 — **Grzyby suszone** (*dried mushrooms*)	1·2	0·5
Stany Zjedn. Am. ...	1·2	0·5
53 — 58 — 60 — 64 — **Owoce świeże** (*fresh fruits*)	127·2	—
Danja	0·3	—
Niemcy	119·9	—
Norwegja	7·—	—
59 — 61 — 63 — 66 — **Owoce suszone** (*dried fruits*)	78·9	0·5
Danja	1.1	—
Szwecja	0·5	0·5
W. M. Gdańsk	77·3	—
67 — 68 — **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*) ..	0·7	4·3
Chiny	0·6	—
Egipt	—	3·7
Palestyna	0·1	—
Stany Zjedn. Am. ...	—	0·6
69 — 72 — **Orzechy i migdały** (*nuls & almonds*) .	10·—	—
Włochy...	10·—	—
76 — **Kawa** (*coffee*)	6·1	10·1
Danja	—	10·—
Holandja	2·3	0·1
Szwecja	3·8	—
78 — **Herbata** (*tea*)	—	0·6
Danja	—	0·6
80 — **Kakao** (*cocoa*)	4·1	1·8
Holandja	—	1·4
Rumunja	—	0.4
Szwecja	4·1	—
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	—	2·2
Belgja	—	0·4
Palestyna	—	1·8
95, 97 — **Żywica** (*resin*) ..	—	17·8
Łotwa	—	17·8
103/1 — 3 — **Wiklina** (*osier*)	—	33·3
Danja	—	12·9
Finlandja	—	9·8
Grecja	—	5·1
Szwecja	—	5·5

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (*live animals & animal products*)	2.438·3	3.384·9
117/12 — **Śledzie solone** (*herrings salted*)	12·1	15·—
Estonja	7·—	15·—
Palestyna	5·1	—
121/2 a — **Bekony** (*bacon*)	2.042·4	1.996·7
Anglja	2.042·4	1.996 7
121/2 b — **Ptactwo bite (drób)** (*poultry*)	90·2	263·8
Anglja	90·2	263·8
125 — **Jaja** (*eggs*)	271·1	1.105·9
Anglja	249·—	922·8
Belgja	—	21·4
Hiszpanja	10·1	148·7
Niemcy	12·—	13·—
128/1 — 4 — **Sery** (*cheese*)	2·2	1·1
Egipt	—	1·1
Palestyna	0·8	—
Stany Zjedn. Am. ...	1·4	—
131/1 — 3 — **Puch i pierze** (*feathers and down*) .	0·6	0·8
Anglja	—	0·4
Stany Zjedn. Am. ...	0·6	0·4
134/1 — 3 — **Szczecina** (*bristle*)	0·2	1·1
Anglja	0·2	—
Belgja	—	1·1
137/2 a, b — **Jelita** (*bowels*)	19·5	0·5
Danja	—	0·5
Francja	3·7	—
Niemcy	15·7	—
Stany Zjedn. Am. ...	0·1	—
III. — Wytwory pochodzenia mineralnego (*mineral products*)	414.606·9	420.173·1
148 — **Kamienie** (*stones*) .	0·3	54·3
Egipt	—	52·8
Norwegja	0·3	—
Szwecja	—	1·5
151/1 — 2 — **Kreda** (*chalk*)	—	24·1
Bułgarja	—	24·1
152/2 — 4 — **Gips** (*plaster of Paris*)	47·8	—
Szwecja	47·8	—
154 — **Cement** (*cement*) .	602·—	602·—
Norwegja	2·—	2·—
Palestyna	600.—	600·—
169/1—2—**Azbest** (*asbestos*)	0·5	1·7
Estonja	—	0·6
Szwecja	0·5	1·1
174/1 — 2 — **Sól kuchenna** (*salt*)	—	172·8
Estonja	—	10·—
Finlandja	—	162·8
177/1 a — **Ruda żelazna** (*iron ore*)	560·1	1.007·—
Belgja	436·9	702·2
Finlandja	1·3	—
Niemcy	—	203.2
Stany Zjedn. Am. ...	101·6	101·6
Szwecja	20·3	—

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
177/2 — **Ruda manganowa** (*manganese*)	177·8	—
Holandja	177·8	—
180/1 — 2 — **Węgiel kamienny** (*coal*)	382.808·3	401.931·3
Afryka Francuska	2.030·—	—
Algier	7·451·5	—
Argentyna	6.650·—	—
Belgja	16.702·5	24.660·—
Brazylja	162.8	—
Danja	20.518·—	14.135·—
Egipt	2.490·—	—
Estonja	1.670·—	1.680 —
Finlandja	11.966·—	34.500·3
Francja	10.975·—	5.890·—
Gibralatr		7.805·—
Grecja	11.080·—	—
Holandja	26.057·—	19.135·—
Indje Bryt.	—	2.400·—
Irlandja	62.665·—	60.469·5
Kanada	—	380·—
Łotwa	2.840·—	—
Malakka	—	990·—
Niemcy	—	310·—
Norwegja	27.517·—	24.185·5
Szwecja	142.603·5	200·356·—
Włochy	29.440·—	5.035·—
180/1 — 2 — **Węgiel bunkrowy** (*bunker coal*)	**17.532·7**	**11.359·9**
82 — **Koks** (*coke*)	**12.865·—**	**3.320.—**
Finlandja	—	700·—
Francja	—	320·—
Grecja	1.600·—	—
Holandja	—	1.050·—
Łotwa	200·—	—
Norwegja	400·—	300·—
Szwecja	6.840·—	950·—
Włochy	3.825·—	—
197 — 200 — **Oleje** (*oils*)	**12·4**	—
Norwegja	12·4	—
200/3 — **Materjały pędne** (*gar oils*)	—	**1.700·—**
Kanada	—	1.700·—
IV.—Wosk i tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz osobno wymienionych (*wax, fats, vegetable & animal oils*)	**15·5**	**31·3**
205 — 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetable oils and fats*)	—	0·8
Holandja	—	0·8
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** (*rawfats*)	**15·5**	**30·5**
Belgja	—	15·3
Danja	0·2	—
Holandja	15·3	—
Niemcy	—	15·2
V. — Przetwory spożywcze — tytoń (*foodstuffs, tobacco*)	**15.406·6**	**10.731·9**
242 — **Wędliny (szynki)** (*hams*)	**199·5**	**240·8**
Anglja	183·5	239·9
Grecja	0·3	—
Niemcy	0·2	0·3

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Stany Zjedn. Am.	15·2	0·6
Tunis	0·3	—
243/1 — 2 — **Konserwy mięsne** (*preserved meat*)	**92·7**	**36·—**
Afryka płd.	0·1	—
Anglja	83·1	35·7
Stany Zjedn. Am.	9·5	0·3
254 — 256 — **Ryby** (*fishes*)	**2·6**	**0·6**
Anglja	0·3	—
Palestyna	2·—	—
Stany Zjedn. Am.	0.3	0·6
259 — 260 — **Cukier** (*sugar*)	**4.524·8**	**6.370·1**
Estonja	201·9	100·8
Finlandja	0·2	1.210·3
Francja	4.101·8	4.724·—
Norwegja	220·9	335·—
272 — 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe prócz wina** (*alcohols, wine excepted*)	**8·6**	**3·9**
Anglja	2·—	1·4
Argentyna	—	0·1
Francja	—	1·9
Holandja	—	0·1
Niemcy	—	0·1
Palestyna	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	6·6	—
274 — **Spirytus** (*spirits*)	**3·4**	**3·9**
Anglja	—	0·3
Holandja	—	3·6
Stany Zjedn. Am.	3·4	—
280 — 282 — **Wino** (*wine*)	—	1·1
Anglja	—	1·1
287 — **Makuchy** (*oil cokes*)	**1.845·—**	**4.065·1**
Belgja	1.050·—	2.665·—
Danja	165·—	150·—
Holandja	630·—	1.250·—
Szwecja	—	0·1
289 — **Melasa** (*molasses*)	**8.730·—**	—
Stany Zjedn. Am.	8.730·—	—
293, 294/1, 2, 3, 6 — **Tytoń** (*tobacco*)	—	**10·4**
Łotwa	—	10·4
VI. — Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby (*chemicals, pharmaceutic products, paints*)	**487·—**	**4.640·1**
295/6 — **Siarka** (*sulphur*)	**0·6**	**5·—**
Finlandja	—	4·—
Litwa	—	1·—
Stany Zjedn. Am.	0·6	—
295 — 491 — **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	**8·2**	**7·4**
Anglja	2·1	—
Egipt	0·7	—
Hiszpanja	2·3	—
Holandja	—	4·1
Litwa	—	3·3
Niemcy	3·—	—
Stany Zjedn. Am.	0·1	—
299/18 — **Soda** (*soda*)	**276·3**	**502·3**
Estonja	—	277·8
Finlandja	192·9	181·8
Łotwa	80·9	42·7
Niemcy	2·5	—
300/2 — **Salmiak** (*salmiac*)	**20·—**	**11·9**
Anglja	10·7	—
Finlandja	—	0·5

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Holandja	2·—	5·7
Indje Brytyjskie	7·1	—
Niemcy	0·2	5·7
303/4 — Węglik wapnia (karbid) (*carbid*)	—	241·1
Belgja	—	134.1
Holandja	—	107·—
411/1, 415 — Farby ołowiane (*lead dyes*)	0·3	0·1
Holandja	—	0·1
Niemcy	0·3	—
411/2 — Biel cynkowa (*zinc white*)	132·3	181·5
Argentyna	—	16.3
Brazylja	46·4	15·4
Chiny	18·7	—
Egipt	—	5·5
Finlandja	2.—	4·4
Grecja	—	2·3
Holandja	3·7	29·5
Litwa	—	3·3
Norwegja	—	32·8
Stany Zjedn.	—	8·7
Szwecja	61·5	53·7
Turcja	—	9.6
424, 425, 426, 427 — Garbniki (*tanning extracts*)	45·3	10·1
Danja	10·2	—
Litwa	30·—	10·1
Finlandja	3.3	—
Szwecja	1·8	—
466, 470 — Klej i żelatyna (*gluc and gelatine*)	4·—	26·—
Afryka płd.	—	4·5
Palestyna	1·2	1·1
Stany Zjedn. Am.	—	20·4
Szwecja	2·8	—
476 — Mączka kostna (*bonny flour*)	—	60·—
Szwecja	—	60·—
479 — Sól potasowa (*potassium salts*)	—	737·—
Danja	—	297·—
Szwecja	—	440·—
481, 482, 483, 485 — Nawozy azotowe (*nitrates*)	—	2.857·7
Hiszpanja	—	2.857·7
VII. — Skóry, futra, wyroby skórzane	**43·1**	**21·3**
(*hides furs, leather goods*)		
492 — 513 — Skóry (*skins and hides*)	11·—	9·2
Anglja	1·1	0·1
Estonja	—	1·7
Holandja	9·3	5·7
Stany Zjedn. Am.	0·6	1·7
516 — 533 — Futra (*furs*)	32·1	2·8
Anglja	2·3	2·8
Belgja	2·—	—
Stany Zjedn. Am.	27·8	—
534 — 559 — Wyroby Skórzane (*leather goods*)	—	9·3
Anglja	—	8·2
Niemcy	—	1·1

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
VIII. — Surowce włókiennicze i wyroby z nich	**442·7**	**382·9**
(*row textiles materials and their products*)		
561, 562, 572, 574 — Przędza jedwabiu (*sile yarn*)	3·6	15·9
Argentyna	2·—	—
Egipt	—	15·2
Estonja	0·3	—
Norwegja	0·9	0·4
Szwecja	0·4	0·3
563 — 570, 597 — 605, 613 — 622 — Tkaniny (*textiles*)	192·—	231·—
Afryka płd.	6·5	14·6
Anglja	56·6	100·2
Argentyna	1·9	0·3
Belgja	1·2	3·6
Chiny	3·5	—
Danja	0·7	—
Egipt	—	0·4
Estonja	1·5	—
Finlandja	0·1	5·6
Grecja	—	2·2
Holandja	18·8	45·9
Indje Brytyjskie	4·3	—
Irlandja	3·1	12·4
Mandżurja	27·5	24·5
Marocco	5·4	9·9
Niemcy	5·9	2·9
Palestyna	4·1	5·6
Persja	0·9	—
Portugalja	0.2	—
Stany Zjedn. Am.	47·6	2·9
Szwecja	0·1	—
Syrja	2·1	—
589/1, 2, 592 — Wełna (*wool*)	1·1	1·6
Anglja	0·9	0·2
Holandja	—	1·4
Niemcy	0·2	—
593, 594 — Przędza wełniana (*cotton yarn*)	—	2·5
Niemcy	—	2·5
606—609 — Bawełna (*cotton*)	165·5	26·2
Estonja	131·7	0·2
Finlandja	—	24·8
Łotwa	33·3	—
Palestyna	—	1·2
Szwecja	0·5	—
611 — 612 — Przędza bawełniana (*cotton yarn*)	43·7	39·5
Anglja	1·1	—
Estonja	—	1·8
Litwa	42·6	37·3
Palestyna	—	0·4
623 — Konopie (*hemp*)	33·6	0·6
Anglja	—	0·6
Niemcy	0·1	—
Stany Zjedn. Am.	33·5	—
623/2 — Pakuły (*hards*)	—	35·9
Belgja	—	14·3
Stany Zjedn. Am.	—	21·6
646 — 648 — Sznury (*ropes*)	0·1	7·—
Danja	0·1	—
Holandja	—	0·2
Palestyna	—	6·8
719 — Szmaty (*rags*)	3·1	22·7
Holandja	0·4	—
Niemcy	2·7	—
Stany Zjedn. Am.	—	22·7

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
IX. — Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów	**52·2**	**4·4**
(*rubber and rubber goods*)		
725 — 746 — **Wyroby Gumowe** (*rubber goods*) ...	52·2	4·4
Anglja	0·2	—
Belgja	15·4	—
Danja	0·1	0·2
Grecja	—	0·2
Holandja	36·2	2·4
Niemcy	—	1·2
Norwegja	0·3	0·4
X. — Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie	**12.895·3**	**15.967·9**
(*wood, corkwood, wood products & basket wares*)		
747/3, 4 — **Kopalniaki i Słupy telegraficzne** (*telegraph poles*)	1.015·8	2.030·7
Anglja	1.015·8	1.925·7
Egipt	—	105·—
749, 750, 751 — **Deski i łaty** (*boards*)	11.208·4	12.863·9
Anglja	11.025·6	10.492·8
Belgja	—	2.225·3
Grecja	—	1·5
Holandja	—	24·6
Indje Brytyjskie	9·7	—
Marocco	—	74·—
Niemcy	2·2	28·2
Stany Zjedn. Am.	170·9	17·5
757 — 778 — **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	70·3	158·8
Anglja	1·—	1·—
Egipt	—	0·6
Grecja	—	1·—
Holandja	1·—	—
Malakka	8·9	—
Niemcy	3·3	56·8
Palestyna	8·5	11·5
Stany Zjedn. Am. ...	47·6	87·9
757/3 — **Klepki** (*staves*)...	34·2	—
Estonja	34·2	—
772/1, 2, 773—**Dykty i forniery** (*plywoods & veveers*)	407·—	802·—
Afryka płd.	3·5	59·8
Anglja	7.2	38·2
Argentyna	15·9	31·3
Belgja	5·5	50·4
Bułgarja	—	4·6
Danja	33·4	27·2
Egipt	42·3	32·8
Francja	32·1	5·1
Grecja	—	56·7
Hiszpanja	—	1·9
Holandja	64·—	163·7
Indje Brytyjskie	19·4	53·9
Kanaryjskie Wyspy ...	—	7·7
Malta	—	6·5
Marokko	23.4	—
Meksyk	46.4	87·8
Niemcy	15·6	—
Palestyna	95·1	164·4
Peru	—	7·4
Syrja	3·2	—
Tunis	—	2·6
776 — **Meble gięte** (*bentwood furniture*)	136·7	110·4
Anglja	14·3	9·7
Afryka płd.	2·1	0·5
Afryka wsch.	0·5	0·9
Egipt	2·3	6·9

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Francja	3·3	—
Holandja	22·5	19·9
Indje Brytyjskie	2·1	1·5
Irak	—	0·6
Kolonje Holenderskie ..	4·3	—
Kolumbja	6·5	—
Malaja	3·8	—
Malakka	3·7	—
Malta	—	6·9
Meksyk...	3·7	—
Niemcy	7·6	0·8
Palestyna	9·6	5·1
Portugalja	1·9	—
Stany Zjedn. Am. ...	42·8	56·3
Sudan	3·7	0·8
Syrja	2.—	—
Tunis	—	0·5
789 — 791 — **Wyroby koszykarskie** (*basket wares*)	22·9	2·1
Anglja	2·6	0·7
Litwa	8·3	—
Niemcy	—	0·8
Palestyna	—	0·6
Stany Zjedn. Am. ...	11·—	—
Szwecja	1·—	—
XI. — Papier i wyroby z niego	**1.914·3**	**2.875·4**
(*paper & paper wares*)		
792, 803, 809 — 826 — **Papier i obcinki papierowe** (*paper*)	1.100·8	1.923·4
Anglja	75·1	219·9
Belgja	25·4	—
Ceylon	3·4	—
Egipt	621·4	1.477·3
Holandja	171·5	123·5
Niemcy	2·2	6·6
Palestyna	57·5	89·2
Stany Zjedn. Am. ...	7·—	6·9
Syrja	55·4	—
Szwecja	4·8	—
Turcja	77·1	—
794/1, 2, 795 — **Celuloza** (*cellulose*)	376·3	507·9
Egipt	—	208·3
Niemcy	285·—	—
Palestyna	1·3	—
Stany Zjedn. Am. ...	90·—	299·6
797 — 8 — 9 — 800 — **Papa dachowa i tektura** (*cardboard*)	426·1	427·9
Egipt	248·6	427·9
Palestyna	64·9	—
Syrja	87·7	—
Turcja	24·9	—
807 — 808 — **Fibra** (*fibre*)	—	8·9
Estonja	—	8·9
836 — 847 — **Książki i broszury** (*books*)	11·1	7·3
Afryka	—	—
Anglja	—	2·8
Argentyna	—	—
Belgja	1·—	0·1
Danja	0·2	0·2
Palestyna	5·8	—
Stany Zjedn. Am. ...	4·1	2·4
XII. — Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane	**124·2**	**164·7**
(*stone, ceramic & glass wares*)		
862—887 z w. 869—**Wyroby ceramicz.** (*ceramic wares*)	21·1	65·6
Anglja	0·1	—

Poz. tar. cel.	Styczeń (*January*)	Grudzień (*December*)
Egipt	6·—	24·1
Estonja	3·—	11·7
Holandja	—	0·2
Marokko	—	6·—
Niemcy	—	2·5
Norwegja	2·4	13·8
Palestyna	9·5	7·2
Stany Zjedn. Am. ...	0·1	0·1
896 — 924 — Wyroby szklane (*glass products*) .	**103·1**	**99·1**
Algier	13 5	—
Egipt	56·9	98·6
Estonja	1·—	—
Marocco	11·8	—
Niemcy	—	0·3
Palestyna	18·9	—
Stany Zjedn. Am. ...	1·—	0·2
XIII. — Metale i wyroby z nich (*metals & metals products*)	**5.671·1—**	**4.353·4**
925/2, 3, 4, 5, 929, 931, 978, 981 — Metale różne (*various metals*)	**32·1**	**31·9**
Anglja	32·1	16·7
Szwecja	—	15·2
930, 932, 933, 942, 946 — — 952, 955 — 965 — Wyroby żelazne i stalowe (*iron and steel products*) .	**706·1**	**358·2**
Argentyna	—	1·1
Anglja	3·2	—
Belgja	4·6	31·7
Brazylja	334·3	—
Danja	2·6	0·6
Egipt	30·4	6·8
Estonja	1·4	43·9
Finlandja	1·3	—
Grecja	100·9	15·9
Hiszpanja	—	0·5
Holandja	0·2	—
Japonja	—	103·1
Łotwa	1·4	—
Niemcy	32·8	8·3
Norwegja	86·6	2·9
Palestyna	104·4	142·7
Portugalja	—	0·1
Szwecja	2·—	0·6
932/1—Szyny kolej. (*rails*)	**3.280·—**	**1.843·8**
Brazylja	3.280·—	—
Holandja	—	1·818·9
Danja	—	24·9
937/1 — 3 — Rury żeliwne (*iron pipes*)	**122·1**	**274·—**
Chiny.	—	69.7
Danja	1·8	1·4
Finlandja	1·1	0·6
Japonja	44·3	—
Niemcy	—	2·3
Norwegja	66·3	150·7
Palestyna	9·7	47·9
Szwecja	—	1·4
968/1, 2, 4 — Cynk (*zinc*)	**1.293·6**	**791·2**
Anglja	235·9	—
Belgja	50·8	—
Niemcy	941·9	460·4
Stany Zjedn. Am. ...	—	45·7
Szwecja	15·—	285·1
968/3 — Blacha cynkowa (*zinc sheets*)	**237·2**	**108·7**
Anglja	31·7	43·2
Chiny	173·—	119.1
Danja	5·3	1·4
Francja	13·5	—
Japonja	13·4	—
Niemcy	—	17·—
Norwegja	0·3	—
969/1 — 5 — Ołów (*lead*) .	—	**873·6**
Finlandja	—	203·2
Szwecja	—	670·4
XIV. — Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny (*machinery, apparator, electric products*)	**5.5**	**24·2**
1037 — 1098, 1099 — 1132 — Maszyny, aparaty, części (*machinery*)	**5·5**	**24·2**
Anglja	1·2	7.7
Argentyna	—	11.6
Belgja	—	0.2
Egipt	—	0·3
Estonja	0·4	0.4
Litwa	0·7	—
Palestyna	3·1	4·—
Szwecja	0·1	—
XV — XX. Towary różne. oddzielnie niewymienione (*various*)	**8·5**	**19·9**
Anglja	1·1	1·6
Argentyna	0·1	—
Belgja	0·6	0·2
Egipt	—	0·1
Estonja	0·4	—
Finlandja	0·1	0·3
Łotwa	—	10·—
Niemcy	0·5	—
Norwegja	1·—	0·7
Palestyna	1·2	6·7
Stany Zjedn. Am. ...	0·7	0·1
Szwecja	0·3	0·2
W. M. Gdańsk	2·5	—

C. Ogólny obrót towarowy zamorski (*total overseas traffic*)

styczeń	1934 —	525.728·7
grudzień	1933 —	535.335·3
styczeń	1933 —	413.993·5

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

Poz. tar. cel.		Styczeń (*January*)	Grudz. (*December*)
	Przywóz (*imports*)	667·3	62·1
24/26	— **Nasiona oleiste** .. (*oil seeds*)	—	0·2
27/1—3	— **Mąka** ... ... (*flour*)	—	10·—
28/1—5	— **Kasza** ... ... (*grits*)	—	74.—
76	— **Kawa** ... ... (*coffee*)	—	0·2
78	— **Herbata** . ... (*tea*)	—	0·2
80	— **Kakao** ... ... (*cocoa*)	129·7	32·7
81—82	— **Korzenie** ... ... (*spices*)	3·2	0·4
116/1—8	— **Ryby świeże połowy własne**	537·6	—
757, 778	— **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	—	5·4
792—803	— **Papier** ... ... (*paper*)	—	2·7
930—965	— **Wyr. stal. i żelazne** (*iron and steel prod*)	—	2·7
	— **Różne** ... ... (*various*)	—	0·2

Poz. tar. cel.		Styczeń (*January*)	Grudz. (*December*)
	Wywóz (*exports*)	—	61·1
	— **Owoce świeże** ... (*fresh fruits*)	—	23·—
69, 72	— **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	—	5·8
	— **Kakao** ... ... (*cocoa*)	—	32·3
	Przywóz i wywóz razem (*total*)	667·3	123·2
	3. — Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną (*river traffic*)		
	Przywóz (*imports*)	—	1.212·—
59, 260	— **Cukier** ... ... (*sugar*)	—	1.059·—
299/18	— **Soda** ... ... (*soda*)	—	153·—
	Przywóz i wywóz razem (*total*)	—	1.212·—

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY

(general goods tunover)

styczeń . . . . 1934 — 526.396·-
grudzień . . . . 1933 — 536.670·5
styczeń . . . . 1933 — 414.009·6

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W STYCZNIU

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego

K i l o g r a m y.

Gatunki ryb	Obwód Hel	Obwód Gdynia	Obwód Jastarnia	Obwód Chłapowo	Obwód Puck	Razem
Łososie	7.020	—	—	—	—	7.020
Mielnica	—	220	—	—	700	920
Troć	—	—	10	20	330	360
Płastugi	290	1.150	950	110	450	2.950
Śledzie	62.940	32.700	23.150	—	4 400	123.190
Szproty	962.000	500.300	202.000	—	7.300	1.671.600
Węgorze	—	—	890	—	2.060	2.950
Wątłusze	350	3.180	2.810	2.510	1.620	10.470
Węgorzyce	—	40	—	—	20	60
Sieja	—	—	80	—	—	80
Makrele	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	—	950	—	30	980
Okonie	—	—	30	—	—	30
Razem	**1 032.600**	**537 590**	**230.870**	**2.640**	**16.910**	**1.820.610**

IV RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI

	Przyjechało *(passenger incoming)*					Wyjechało *(passenger outgoing)*				
	Styczeń				Grudzień	Styczeń				Grudzień
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—		—	1
Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—		—	1
Anglja	2	9	23	34	15	8	5	119	132	15
Hull	1	7	12	20	1	—	—	—	—	—
Londyn	1	2	11	14	14	8	5	119	132	15
Argentyna	—	—	4	4	12	—	—	—	—	—
Buenos Aires	—	—	4	4	12	—	—	—	—	—
Belgja	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Antwerpja	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Danja	18	—	—	18	11	—	—	1	1	1
Kopenhaga	18	—	—	18	11	—	—	1	1	1
Estonja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Finlandja	11	—	13	24	4	4	—	18	22	1
Helsinki	11	—	13	24	4	4	—	18	22	1
Holandja	7	—	—	7	5	—	—	—	—	—
Amsterdam	2	—	—	2	3	—	—	—	—	—
Rotterdam	5	—	—	5	2	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—
Kłajpeda	—	—	—	—	—	4	—	—	4	—
Niemcy	—	—	—	—	3	1	—	—	1	—
Hamburg	—	—	—	—	3	1	—	—	1	—
Portugalja	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Lizbona	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	3	—	—	3	198	8	10	142	160	4
New-York	3	—	—	3	198	8	10	142	160	4
Szwecja	4	1	1	6	3	—	—	—	—	—
Kalmar	4	1	—	5	1	—	—	—	—	—
Norrköping	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—
Razem	47	10	41	98	254	25	15	280	320	29



NOWA PLACÓWKA FINANSOWA W GDYNI

MIARĄ rozwoju portu gdyńskiego jest nietylko nieustanny i rekordowy dziś w stosunku do innych portów bałtyckich wzrost obrotów towarowych, lecz także stopień zainteresowania, jakiem placówki, istniejące wewnątrz kraju darzą ten owoc wysiłku całego narodu.

Ostatnio mamy do zanotowania nowy fakt w tej dziedzinie, będący jeszcze jednym dowodem, do jakiego znaczenia dorasta dziś Gdynia. Mianowicie: jedna z najpoważniejszych instytucji finansowych w Polsce, oparta o poważną grupę zagraniczną, Powszechny Bank Związkowy w Polsce S. A., otworzył w dniu 12 b. m. swój Oddział w Gdyni. Otwarcie tego Oddziału poprzedzone było gruntownemi studjami, przeprowadzonemi przez fachowców krajowych i zagranicznych, którzy stwierdzili ponad wszelką wątpliwość szerokie perspektywy gospodarcze Gdyni. Nowa placówka bankowa zorganizowana będzie w sposób umożliwiający w jaknajszerszym zakresie finansowanie tranzakcyj, związanych z handlem zamorskim. Szczególna uwaga poświęcona będzie finansowaniu eksportu, jakoteż importu oraz związanym z tą działalnością interesom dewizowym. Podkreślając poważne ułatwienia, jakie w ten sposób uzyska nasz handel morski, dzięki specjalnej organizacji oraz doborowi odpowiednio wykwalifikowanego personelu, zwrócić należy również uwagę, że Powszechny Bank Związkowy w Polsce S. A., dzięki swym stosunkom zagranicznym, przyczyni się niewątpliwie do utrwalenia bezpośrednich stosunków z kontrahentami zamorskimi i stanie się w ten sposób pomocą przy wyeliminowaniu zbędnego, a szczególnie w dziedzinie finansowej kosztownego pośrednictwa.

POŁOWY RYB MORSKICH W STYCZNIU

W OGÓLNYCH zarysach rybołówstwo styczniowe niewiele różni się od grudniowego i opiera się głównie na połowach szprotów. W styczniu ławice szprotów przy normalnych warunkach hydrograficznych zwykle odchodzą dalej ku wschodowi, a główne tereny połowów przesuwają się od wybrzeży polskich ku ujściu Wisły i brzegom wschodnio pruskim. Tam też najczęściej udają się nasi rybacy na połów szprotów, jednak z tych, stosunkowo dalekich terenów, może korzystać zaledwie ograniczona ilość rybaków—właścicieli kutrów motorowych. Pozostała liczna ludność rybacka zmuszona jest zadawalniać się mniej korzystnemi połowami przybrzeżnemi.

Połowy styczniowe odznaczały się niezbyt wielkiem ożywieniem. Liczne święta oraz częste wiatry powodowały duże przerwy i stratę wielu dni roboczych. Korzystniej poławiano w pierwszej połowie miesiąca. Naogół rybołówstwo styczniowe wypadło jednak lepiej aniżeli w grudniu, głównie dzięki niezłym połowom śledzi i szprotów.

Szproty w dalszym ciągu poławiano masowo, przyczem złowiono nawet więcej, aniżeli w grudniu. Połów odbywał się wyłącznie włókami. Prawie cała ilość złowionych szprotów przypada na rybaków z Helu i Gdyni, reszta na Jastarnię i Kuźnicę.

Zdobycz *śledzi* zwiększyła się w stosunku do grudnia i naogół była niezła. Poławiano śledzie również włokami, przeważnie razem ze szprotami.

Inna ryba zimowego sezonu — łosoś — poławiany jest dotychczas jeszcze w małej ilości, przyczem prawie cała miesięczna zdobycz przypada na rybaków z Helu, gdyż ci jedynie uprawiają połowy w okresie zimowym, posługując się wędami, wystawionemi w znacznych odległościach od brzegu. Częste silne wiatry utrudniały nieraz wystawianie i kontrolowanie węd.

Połowy wątłuszy i ryb słodkowodnych były nieznaczne. Również bardzo mało łowiono węgorzy, a jeszcze mniej płastug.

Ceny na ryby trzymały się na wysokości poprzedniego miesiąca. Biorąc średnio z całego miesiąca płacono rybakom za klgr. świeżej ryby: szproty 12 gr., śledzie 40 gr., wątłuszcze 40 gr., płastugi 50 gr., okonie 80 gr., węgorze 1.30 zł., szczupaki 1.60 zł., łosoś 7 zł., drobny łosoś 2.40 zł. Handel i przemysł rybny w styczniu był bardzo ożywiony. Wędzarnie pracowały bardzo intensywnie $^{3}/_{4}$ złowionych ryb. Do Gdańska wywożą nieznaczne tylko ilości ryb, zaledwie 8% całkowitych połowów. Wszystkie wędzarnie uskarżają się na wielką konkurencję Gdańska, odnośnie do większych ryb. Towar gdański sprzedawany jest po cenie 2,3 gr. taniej, aniżeli towar krajowy. W związku z konkurencją Gdańska zachodzi obawa, że wędzarnie częściowo ograniczą produkcję, albo będą zmuszone nawet przerwać pracę.

Ogółem złowiono w styczniu 1.820.610 kg ryb, wartości 314.600 zł., a w tem: szprotów 1.671.600 kg. wartości 200.590 zł., śledzi 123.190 kg. wartości 49.270 zł., łososi 7.940 kg. wartości 51.350 zł., wątłuszy 10.470 kg. wartości 4.190 zł., węgorzy 2.950 kg. wartości 3.830 zł., płastug 2.950 kg. wartości 1.560 zł., innych 1.510 kg. wartości 3.910 zł.

B. K.

● ROZBUDOWA GDYNI.

W sali Rady Miejskiej odbyła się konferencja, w związku z rozpoczętemi pracami nad planami zabudowania wielkiej Gdyni. Konferencja ta zapoczątkowała ścisłą współpracę pomiędzy Komisarjatem Rządu a zainteresowanemi resortami, mającą na celu uwzględnienie w przyszłych planach zabudowania Gdyni wszystkich potrzeb i zamierzeń ogólnopaństwowych. Wzięli w niej udział przedstawiciele: Ministerstwa Spraw Wojskowych, Ministerstwa Komunikacji, Komisarjatu Rządu i przedsiębiorstw miejskich, Floty, banków oraz Urzędu Morskiego i Rady Portu.

Pan Komisarz Rządu podkreślił, że Komisarjat Rządu, doceniając ważność programowego rozwoju Gdyni, przy poparciu władz centralnych powołał do życia pracownię projektów urbanistycznych, przyczem nadmienił o konieczności dania odpowiedniego materjału dla pracy przez wypowiedzenie się czynników, reprezentujących władze centralne, oraz zadecydowanie, czem ma być w przyszłości Gdynia.

Referent oddziału zabudowy zobrazował obecny stan miasta Gdyni, jego wady i braki, przyczem wytyczył metody zamierzonej pracy nad sporządzeniem planów zabudowania m. Gdyni. Omówiono zagadnienia nowoczesnej budowy miast, analizując w szczególności sprawy komunikacji, obronności i stosunku miasta do portu, przyczem stwierdzono konieczność ścisłego skoordynowania spraw zabudowy i administracji budowlanej na terenie miasta i portu.

Po wyczerpującej dyskusji p. Komisarz Rządu stwierdził oficjalnie, że miasto Gdynia zorganizowało odpowiedni aparat do opracowania planów zabudowy miasta nietylko w ramach obecnych granic terytorjalnych, ale w przewidywaniu wielkiej Gdyni, obejmującej tereny przyszłych zainteresowań.

● NOWY PODZIAŁ PORTU GDYŃSKIEGO.

Z dniem 1 lutego b. r. wprowadzony został nowy podział portu gdyńskiego na kolejowe okręgi ekspedycyjne, mianowicie na stacji Gdynia-Port otwiera się z dniem 1 b. m. cztery ekspedycje towarowe z pełnemi czynnościami, t. j. nadaniem i odbiorem, a mianowicie: Gdynia — Port Centralny, Gdynia — Port Północny, Gdynia— Port Południowy, Gdynia — Port Wolny Obszar Celny. Ekspedycja towarowa Gdynia — Port Centralny obejmuje nabrzeże Indyjskie, Rotterdamskie, Polskie, aż do magazynu Cukroport — I, II, III strefa. Gdynia — Port Północny obejmuje nadbrzeże Polskie od magazynu Cukroport (włączając Pilotowe, Francuskie i Holenderskie), Gdynia — Port Południowy: wszystkie nabrzeża węglowe (Duńskie, Szwedzkie i Śląskie) i nabrzeża Angielskie (hale rybne), Gdynia — Port Wolna Strefa obejmuje cały teren wolnej strefy. Firmy ekspedycyjne winny zwrócić uwagę na nowy podział portu gdyńskiego, przyczem wagony kierowane do tego portu powinny zawierać dokładny adres ekspedycji, t. j. ze wskazaniem kolejowego okręgu ekspedycyjnego.

● Z ZARZĄDU MIASTA.

W dniu 6 b. m. o godz. 18-ej na specjalnem posiedzeniu połączonych komisyj radzieckich pod przewodnictwem Pana Komisarza Rządu, Komisja Rewizyjna Rady m. Gdyni poinformowała o wynikach badań zamknięć rachunkowych Zarządu Miasta za lata od 1926 do 1932/33.

Jak wynikało ze sprawozdania prace tejże komisji rozpoczęły się w połowie listopada ub. r. i zostały zakończone w dniu 6 lutego r. b. Komisja ze szczególną starannością poddała kontroli sprawozdanie z r. 1932/33 z tego względu, że zawierało ono końcowe wyniki gospodarki Zarządu Miasta, stanowiąc podstawę do ułożenia pierwszego uchwalonego i zatwierdzonego budżetu na r. 1933/34.

Posiedzenie to dało możność zorjentowania się w podstawach dotychczasowej gospodarki miasta.

Na oficjalnem posiedzeniu Rady Miejskiej zostaną podane cyfrowe wyniki gospodarki miejskiej za lata ubiegłe, przeto nie podaje się narazie bliższych danych.

● INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO W 1933 ROKU.

W przeciągu 1933 roku wykonano w porgdyńskim następujące inwestycje:

A) *Roboty hydrotechniczne:* Wykonano konstrukcji podwodnej nabrzeży i falochronów 1472 mb., całkowicie wykończono nowych nabrzeży 73 m.b., wykonano robór czerpalnych 1.150.000 m³, robót ziemnych 49.000 m³.

B) *Roboty drogowe i kolejowe:* Zbudowano nowych ulic 230 m.b., zbudowano 2 wiadukty: jeden o rozpiętości 60 m, drugi od rozpiętości 40 m.

Ułożono torów kolejowych dla obsługi nabrzeży 4.400 m.b. oraz szereg potrzebnych do tego rozjazdów.

C) *Budowle nadziemne:* Zbudowano w porcie 10 nowych magazynów o ogólnej powierzchni użytecznej 56.000 m²; zbudowano gmach dworca morskiego o kubaturze 15.500 m³.

● ZAŁOŻENIE ODDZIAŁU STRAŻY POŻARNEJ W GDYNI.

W sali Rady Miejskiej odbyło się zebranie organizacyjne Straży Pożarnych w Gdyni pod przewodnictwem Komisarza Rządu. Na zebraniu tem powołano do życia Radę Oddziału Straży Pożarnej w Gdyni pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego. Również wybrany został zarząd Oddziału Straży Pożarnych pod przewodnictwem Komisarza Rządu p. mgr. Fr. Sokoła.

● POŻAR CHŁODNI W GDYNI.

W dn. 5 b. m. w budynku portowym w Gdyni wybuchł pożar, który opanował częściowo 2 najwyższe piętra (IV i V), będące obecnie w budowie. Ze względu na duże ilości smoły oraz korka, służącego do izolacji ścian i stropów — gaszenie ognia trwało kilka godzin. W akcji ratunkowej wzięły udział oddziały straży ogniowej portowej i miejskiej, a ponadto holowniki portu handlowego i marynarki wojennej. Straty są nieznaczne i dotyczą jedynie rozbudowanych kondygnacyj chłodni. Dawna część chłodni oraz złożone w niej towary nie ucierpiały zupełnie. W związku z pożarem — nie należy się liczyć z przerwą w pracy chłodni, jedynie może nastąpić opóźnienie przyjęcia do eksploatacji nowej części, co miało nastąpić w maju r. b. Wszelkie poszlaki wskazują na to, że ogień powstał wskutek nieostrożności robotników, pracujących przy budowie.

● RUCH ZAWODOWY PRACOWNIKÓW MIEJSKICH W GDYNI.

Na rocznem walnem zebraniu członków Oddziału Gdyńskiego Związku Zawodowego Pracowników Miejskich wybrano nowy zarząd w osobach: prezes — Wilczyński Leonard, sekretarz — Kruszyński Maksymiljan, skarbnik — Mizgalewicz Franciszek.

Przed zamknięciem obrad zebrani uchwalili przesłać Panu Wojewodzie Pomorskiemu wyrazy hołdu i należnej czci oraz zapewnienie, że Związek Zawodowy Pracowników Miejskich pracować będzie nadal wytrwale nad ugruntowaniem Idei Państwowej w myśl wskazań Pierwszego Marszalka Polski Józefa Piłsudskiego dla dobra i potęgi Rzeczypospolitej.

Powyższą rezolucję uchwalono złożyć na ręce p. Komisarza Rządu mgr. Franciszka Sokoła.

● ZEBRANIE T. RADY PORTU.

Dnia 23.I. w gmachu Urzędu Morskiego odbyło się zebranie T. Rady Portu pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego. Na posiedzeniu tem wygłosili referaty: Komisarz Rządu p. mgr. Fr. Sokól o uprzemysłowieniu Gdyni oraz naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego p. Ant. Hryniewicki o rozwoju przemysłu i handlu rybnego na wybrzeżu. Pozatem rozpatrywano sprawę opłat portowych oraz szereg aktualnych spraw bieżących.

● STAŁY KOMITET EKSPORTU W GDYNI.

Wysiłki Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni idą w kierunku stworzenia dalszych ułatwień dla eksportu ze szczególnym uwzględnieniem drobnego i średniego przemysłu. W tym celu Izba poczyniła już odpowiednie kroki, przystępując do zorganizowania stałego komitetu eksportu z siedzibą w Gdyni. Zadaniem tego komitetu będzie skoncentrowanie wysiłków poszczególnych przedsiębiorstw oraz nawiązywanie bezpośredniego kontaktu z odbiorcami zagranicznymi. Inicjatywa Izby Gdyńskiej przyczyni się niewątpliwie do wzmożenia naszej ekspansji eksportowej.

● DOMY SKŁADOWE W GDYNI.

Bank Gospodarstwa Krajowego podpisał w bieżącym tygodniu umowę z Urzędem Morskim w Gdyni, celem wynajęcia w wolnej strefie celnej nowego magazynu Nr. 7 w całości oraz połowy magazynu Nr. 6. Magazyny te przeznaczone będą na składowe domy publiczne, posiadające prawo wydawania warrantów. Służyć będą one głównie dla bawełny. Magazyn Nr. 7 przeznaczony ma być dla towarów konsygnacyjnych, a magazyn Nr. 6 służyć ma jako lokal manipulacyjny.

● NOWA LINJA OKRĘTOWA.

Z początkiem b. m. uruchomiona została nowa linja okrętowa, łącząca Gdynię i Gdańsk z państwami bałtyckiemi (Królewiec, Kłajpeda, Libawa, a w miarę potrzeby i Ryga). Na linji tej kursować będzie nowoczesny żaglowiec „Wilhelm Luhring" co 7 dni. Na najbliższy okres czasu przewidziane są odjazdy statku dnia 17 i 24 lutego, w marcu zaś dnia 3, 10, 17, 24 i 31. Reprezentantem tej linji jest firma „Bergenske".

● ODCZYT O GDYNI W BUDAPESZCIE.

Jeden z uczestników wycieczki węgierskiej do Polski w roku ubiegłym. p. Wilhelm Varga, naczelny dyrektor budapeszteńskiego portu dunajowego w Csepel, wygłosił odczyt w Budapeszcie w stowarzyszeniu inżynierów i architektów p. t. „Gdynia—Polski Port Morski".

W odczycie swoim p. dyrektor Varga zapoznał słuchaczy z zasadniczemi elementami struktury gospodarczej Polski, przedstawił dzieje odzyskania dostępu do morza, historję budowy portu w Gdyni, jego stan obecny i jego obroty. W końcu zobrazował korzyści, jakie droga przez Gdynię przedstawić może dla tranzytu z Węgier do krajów bałtyckich, skandynawskich, Belgji, Holandji i Anglji.

● PIERWSZY STATEK NOWEJ LINJI MORSKIEJ GDYNIA-DALEKI WSCHÓD PRZYWIÓZŁ DO SZANGHAJU 40 TYS. LITRÓW SPIRYTUSU Z POLSKI.

Jak donoszą nam z Szanghaju, wielkie zainteresowanie w tutejszych sferach przemysłowo-handlowych wywołała wiadomość o przybyciu dn. 16 stycznia pierwszego statku nowej linji morskiej Gdynia—Daleki Wschód. Statek ten przywiózł pierwszy poważny transport polskiego spirytusu w ilości około 40 tys. litrów. Tranzakcja ta została zawarta z firmą szanhajską Mercury Trading Corporation. Są poważne widoki, że import spirytusu z Polski będzie się stopniowo zwiększać.

● STATKI „ŚWIATOWID" I „KRAKUS" SPRZEDANE NA ROZBIÓRKĘ.

Donoszą nam z Hawru: Statek pasażerski „Światowid" Tow. „Chargeurs Reunis" o pojemności 9.500 trn, który przed kilku laty kursował na linji Gdynia—Hawr—Brazylja, a który od dwuch lat stał bezczynnie w porcie Dunkierki, został sprzedany w tych dniach na rozbiórkę. Ten sam los spotka drugi podobny statek „Krakus" w Hawrze, którego sprzedaż na rozbiórkę jest już zdecydowana.

Okręty te chodziły do Gdyni w czasie, gdy emigracja z Polski do Brazylji i do Argentyny była w pełnym rozkwicie i przewoziły w każdej podróży 600—700 emigrantów. W swoim czasie towarzystwo Chargeurs Reunis zamierzało stworzyć spółkę francusko-polską, celem eksploatacji linji brazylijskiej, odstępując tej spółce wspomniane dwa statki. Umowa nie doszła do skutku dzięki przezornej polityce ówczesnego kierownictwa polskiej marynarki handlowej.

● PRZEDSTAWICIEL AMERYKAŃSKICH EKSPORTERÓW BAWEŁNY W GDYNI.

Dnia 1 lutego przyjechał do Gdyni p. Franklin Lindsay, generalny przedstawiciel amerykańskich eksporterów bawełny na Europę, celem zapoznania się z portem oraz bliższego omówienia spraw związanych z importem bawełny amerykańskiej przez nasz port. P. Lindsay złożył wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, a następnie zwiedził port i odbył konferencję z przedstawicielami sfer gospodarczych.

● CZECHOSŁOWACKIE OBROTY HANDLOWE Z GDYNIĄ.

Dzięki intensywnej propagandzie Polsko-Czechosłowackiego Propagandowego Komitetu Handlowego w Morawskiej Ostrawie zwiększają się stale czechosłowackie obroty handlowe z Gdynią. Oprócz propagandy komitet zajmuje się sam pośrednictwem w tranzakcjach i w wielu wypadkach interwenjuje bezpośrednio w Gdyni na korzyść interesantów czechosłowackich. Komitetowi czechosłowackiemu zawdzięcza Gdynia transporty sardynek, śledzi, owoców południowych, kakao, złomu żelaznego, cyny, koniaku, win, wyrobów włókienniczych i pasów transmisyjnych, importowanych do Czechosłowacji oraz maszyn przemysłowych, likierów, mebli giętych i nawozów sztucznych, eksportowanych z Czechosłowacji. Nadto w przygotowaniu są wielkie ładunki okrętowe czechosłowackich słupów telegraficznych i celulozy oraz zamorskiej kalafonji. Pracami komitetu interesują się Izby Handlowe w Ołomuńcu, Pradze, Opawie, Koszycach i Bratisławie, a ostatnio również i Ministerstwo Handlu w Pradze.

Z uznaniem należy podnieść, że komitet doprowadził do tak poważnych rezultatów prawie wyłącznie własną pracą i przy pomocy funduszów jednostek. Dalsza wysoce pożyteczna jego działalność dla dobra Gdyni uzależniona jest obecnie od pomocy materjalnej samej Gdyni, która nie powinna do upadku placówki, pracującej skutecznie nad pozyskaniem dla młodego portu polskiego niezmiernie cennego dla niego zaplecza, jakiem jest cała Czechosłowacja.

● ZAMYKANIE BRAMY GŁÓWNEJ DO WOLNEJ STREFY.

Brama główna do wolnej strefy na ul. Indyjskiej otwarta jest codziennie za wyjątkiem niedziel i świąt od godz. 7 rano do godz. 17-ej. Po tej godzinie oraz w dnie świąteczne, w razie istotnej potrzeby, brama jest otwierana przez dyżurnego funkcjonarjusza celnego na każdorazowe żądanie.

● ODPRAWA CELNA PIERWSZYCH STATKÓW W WOLNEJ STREFIE.

Dnia 18 stycznia wieczorem przyszedł do Gdyni statek „Svaneholm" z ładunkiem wełny i drobnicy, a w dniu 19 stycznia jeszcze dwa następne statki, szwedzki „Ingeborg" z ładunkiem drobnicy oraz norweski „Toledo" z ładunkiem bawełny i drobnicy. Wszystkie wyżej wymienione statki stanęły w wolnej strefie i po raz pierwszy zostały odprawione na zasadzie znacznie uproszczonych przepisów celnych przewidzianych dla wolnych portów i wolnego obszaru celnego w Gdyni.

● FORMALNOŚCI CELNE PRZY WYWOZIE PRZEZ GDYNIĘ.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Wilnie zwraca uwagę na konieczność przestrzegania przez firmy spedycyjne wszystkich najdrobniejszych przepisów przy wysyłaniu towarów przez Gdynię, w szczególności o ile chodzi o uzyskanie deklaracyj wywozowych oraz świadectw kompensacyjnych. Zdarzające się nieformalności są zazwyczaj: niezapisanie towaru do manifestu wywozowego statku, niewystawienie konosamentu, niedołączenie odpowiednich zaświadczeń kompensacyjnych, wreszcie — w niektórych wypadkach — niestosowanie się do wymogów wysyłania towarów w pewnym oznaczonym kierunku. Nieformalności te mogą wywołać kilkudniową zwłokę w urzędzie celnym w Gdyni, której uniknąć można przy ścisłem wypełnianiu wszystkich formalności.

● PRASA MARSYLSKA O GDYNI.

Donoszą nam z Marsylji: Tutejszy dziennik handlowy „Le Semaphore" w obszernym artykule p. t. „Gdynia 1933" podkreśla stały rozwój Gdyni, z której Polacy pomimo kryzysu potrafili stworzyć pierwszy port na Bałtyku. Obszernie omawiając osiągnięte wyniki, artykuł zwraca uwagę, że Gdynia to nietylko wielki port polski, lecz coraz bardziej zyskujący na znaczeniu port międzynarodowy. Państwa Europy środkowej interesują się też coraz żywiej rozwojem Gdyni; w tym celu zostało utworzone wielkie towarzystwo polsko-czechosłowackie, a oprócz tego Gdynia może zainteresować Austrję, Węgry i Rumunję z punktu widzenia ich obrotów towarowych z państwami bałtyckiemi, skandynawskiemi i W. Brytanją. Aktywność i rozwój Gdyni — kończy autor — winny przynieść nowe owoce w 1934 r.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W 1933 R.

W grudniu r. ub. przywóz przez port gdański wynosił 54.970 ton, wywóz zaś 533.534 ton. W porównaniu z grudniem 1932 r. przywóz zwiększył się o 3.120 ton, wywóz zaś o 4.230 ton.

W całym 1933 r. przywóz przez Gdańsk wyniósł według danych tymczasowych 493.167 ton (w 1932 r. 428.102 ton), natomiast wywóz 4.659.807 ton (w r. 1932 — 5.047.949 ton). Przywóz zwiększył się więc w roku ub. w porównaniu z rokiem 1932 o 15,2%, wywóz zaś zmniejszył się o 7,7%.

Ogólny obrót za 1933 r. wyniósł w Gdańsku 5.152.974 ton wobec 5.476.051 ton w cj aprzemysłów brytyjskich zamierza wysięcy roku ub. wykazuje, że w końcowych miesiącach nastąpiła poważna poprawa w obrocie towarowym portu gdańskiego.

● BEZPOŚREDNI TRANSPORT FOSFORYTÓW Z FLORYDY DO GDYNI.

W dniu 12-tym b. m. przybył z Port-Tampa na Florydzie do Gdyni Szwedzki motorowiec „Lulen" o pojemności 5.611 ton brutto, który przywiózł do Gdyni ładunek fosforytów, wynoszący 7.110 ton. Transport ten przeznaczony jest dla koncernu Roman May w Poznaniu, który uruchomił fabrykę superfosfatu. Uruchomienie tej gałęzi przemysłu przyczyni się niewątpliwie do zwiększenia transportów przez port gdyński.

Wiadomości Celne i Transportowe

● RUCH OKRĘTOWY W 1933 R. W CZTERECH NAJWIĘKSZYCH PORTACH KONTYNENTU EUROPEJSKIEGO.

Donoszą nam z Hamburga: Ruch okrętowy w czterech największych portach kontynentu europejskiego w latach 1932 i 1933 przedstawiał się następująco:

Hamburg:

	okrętów	NRT
1933	16.998	17.822.227
1932	18.629	18.353.158
	— 1.631	— 530.931
	—8,75%	—2,89%

Amsterdam:

	okrętów	NRT
1933	11.805	18.760.765
1932	11 657	18.214.460
	+ 148	+ 546.305
	+1,27%	+ 3,0%

Antwerpja:

	okrętów	NRT
1933	9 841	17.374.503
1932	9.407	16.716.734
	+434	+657.769
	+4.6%	+3,81%

Rotterdam:

	okrętów	NRT
1933	9.556	14.306.115
1932	9.542	14.160.429
	+14	+145.686
	+0,14%	+1.03%

Liczby powyższe wskazują, że z czterech portów na morzu Północnem tylko jeden Hamburg wykazuje spadek zarówno ruchu okrętowego, jak i pojemności okrętów. Inne porty, konkurujące z Hamburgiem, wykazują wszystkie wzrost, zwłaszcza zaś Antwerpja.

● ZWYŻKA OBROTÓW W PORCIE KRÓLEWIECKIM.

Donoszą nam z Królewca: W styczniu b. r. w porcie królewieckim nastąpił znaczny wzrost obrotów towarowych, mianowicie wyładowano 15.528 ton towarów i załadowano 17.758 ton, podczas gdy w styczniu ub. r. wyładowano 11.142 ton, a załadowano 8.755 ton.

● RUCH W PORCIE HELSINGFORSKIM W 1933 R.

Donoszą nam z Helsingforsu: Ruch w porcie helsingforskim w 1933 r. wykazuje wzrost. Ogółem wpłynęło 7.032 statków o łącznej pojemności 1,7 miljn. trn, wypłynęło zaś 6.790 statków o łącznej pojemności 1,6 mijn. trn, podczas gdy w roku 1932 wpłynęło 6.480 statków o łącznej pojemności 1.4 miljn. trn, odpłynęło zaś 6.308 statków o łącznej pojemności 1,4 miljn. trn. Ogólne wpływy z opłat portowych i t. p. wynosiły w 1933 r. — 24,25 miljn. fmk wobec 21,6 miljn. fmk w r. 1932.

● ZWIĘKSZENIE SIĘ RUCHU W PORCIE KŁAJPEDZKIM.

Donoszą nam z Kłajpedy: W r. 1933 zawinęło do portu kłajpedzkiego 1.669 statków o ogólnej pojemności 600.846 trn., podczas gdy w r. 1932 zawinęło 1.113 statków o pojemności 519.728 trn. Ilość przywiezionych towarów wynosiła około 696.740 ton, a wywiezionych 258.000 ton, podczas gdy w r. 1932 przywieziono 611.000 ton, a wywieziono 222.072 ton. Ogólny obrot towarowy w porcie kłajpedzkim osiągnął więc w ub. r. 955.000 ton, podczas gdy w r. 1932 — 833.424 ton.

● POPRAWA RUCHU W KANALE SUEZKIM.

Ruch w kanale Suezkim w 1933 r. wykazuje poprawę w porównaniu z 1932 r. Wynika to z następujących liczb (w nawiasie dane za 1932 r.):

Ilość okrętów, które przeszły przez kanał wyniosła 5.423 (5.032), tonnaż r. n. 30.676.672 (28.340.290). Przewieziono towarów 26.915.000 t. (23.623.000).

Dochody kanału wyniosły 856.508.000 franków (800.142.000 fr.). Z dochodów tych w 1933 r. 840 milj. fr. przypada na opłaty od tonnażu statków, przeszło 11 miljonów franków na opłaty pasażerskie, wreszcie około 5 milj. franków na inne opłaty.

Poprawa, zapoczątkowana po szeregu lat spadku w 1933 r., trwa w dalszym ciągu. I tak, w styczniu r. b. przeszło przez kanał 497 statków wobec 464 statków w styczniu 1933 r., dochody zaś kanału osiągnęły 78,2 milj. franków wobec 71,4 milj. franków.

Poprawa ruchu w kanale Suezkim uważana jest powszechnie za zapowiedź poprawy w konjunkturze ogólno-światowej.

● OBROTY PORTU W HAMBURGU W STYCZNIU.

Donoszą nam z Hamburga: W styczniu 1934 weszło do portu w Hamburgu 1.291 statków o pojemności 1.480.000 trn, wyszło 1.384 o pojemności 1.170.000 trn.

● OBNIŻKA OPŁAT MANIPULACYJNYCH PRZY TRANZYCIE DO PORTÓW ADRJATYCKICH.

Donoszą nam z Wiednia: „Neue Freie Presse" podaje, że z dniem 1 lutego 1934 r. wprowadzone zostały zniżone opłaty od manipulacyj celnych przy bezpośrednim tranzycie do portów adrjatyckich w Austrji, Polsce, na Węgrzech i w Czechosłowacji. Dzięki temu potaniały koszta transportu.

W komunikacji adrjatyckiej z Polską lub Czechosłowacją odpadają osobne opłaty manipulacyjne w Austrji i na Węgrzech, ponieważ opłaty te zawarte są już w taryfach adrjatyckich.

● LINJA WŁOSKA DO POŁUDNIOWEJ AFRYKI.

Donoszą nam z Marsylji: Z Genui przez Marsylję wyruszył po raz pierwszy do Unji Południowo - Afrykańskiej luksusowy okręt włoski „Giulio Cesare", który w ten sposób inauguruje pośpieszne połączenie portów Morza Śródziemnego z Unją Południowo - Afrykańską. To nowe połączenie okrętowe wzbudziło wielkie zaniepokojenie w Anglji i Francji, gdyż zostaje ono specjalnie subwencjonowane przez rząd Włoch i Unji.

● WOLNOCŁOWA STREFA PORTOWA W BEJRUCIE.

Ułatwieniem w stosunkach handlowych z rynkiem syryjskim będzie niewątpliwie utworzenie w Bejrucie wolnej strefy portowej. Wysoki Komisarz Republiki Francuskiej nadał strefie tej statut i ustalił taryfę opłat. Należy zaznaczyć, że taryfa opłat zawiera stawki maksymalne, od których można uzyskać zniżki. Regulamin wolnej strefy został opracowany pod kątem widzenia ułatwienia tranzytu towarów obcych i eksportu towarów syryjskich.

● KONWENCJA HANDLOWA I NAWIGACYJNA MIĘDZY POLSKĄ A CZECHOSŁOWACJĄ.

Konwencja handlowa i nawigacyjna polsko-czechosłowacka, podpisana dnia 10 lutego w Pradze, składa się z 31 artykułów, regulujących całokształt stosunków gospodarczych między obydwoma krajami. Poruszone są w niej zarówno sprawy osiedleńcze, jak i sprawy obrotu towarowego, kolejowe, morskie i weterynaryjne. Posiada ona protokół końcowy oraz załączoną do niej konwencję weterynaryjną, składającą się z 13-tu artykułów wraz z protokółem końcowym.

Oprócz tego do konwencji załączone są dwie listy zniżek i fiksacyj celnych, przyczem w liście A. Czechosłowacja udziela szeregu zniżek dla polskiego wywozu rolniczego oraz innych produktów, interesujących nasz wywóz, w liście B. zaś Polska udziela szeregu zniżek na czechosłowackie produkty przemysłowe. Konwencja podlega ratyfikacji i wchodzi w życie w 15 dni po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych, jednak obie strony mogą się porozumieć co do wcześniejszego wprowadzenia konwencji w życie.

Termin wypowiedzenia konwencji wynosi 3 miesiące. Jednocześnie z konwencją zawarty został między obu krajami układ kontyngentowy.

Podpisana w dniu 10-ym b. m. konwencja polsko-czechosłowacka zastąpi konwencję z 1925 r. i 4 późniejsze protokóły, z których najważniejszym jest ostatni z 1928 r.

Konwencja handlowa i nawigacyjna polsko-czechosłowacka jest 8-mym zkolei układem, zawartym na tle nowych warunków, wytworzonych przez wejście w życie nowej polskiej taryfy celnej. Przedtem zawarte zostały: 1) protokół dodatkowy z Belgją, 2) umowa handlowa z Austrją, 3) protokół ze Szwecją, 4) układ celno-kontyngentowy z Z. S. R. R., 5) umowa celno-kontyngentowa z Danją, 6) układ taryfowy z Holandją, oraz 7) układ ze Szwajcarją, podpisany w dniu 5 b. m.

● DODATEK DO CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY PORTOWEJ.

Do czechosłowacko-polskiej taryfy portowej wydano Dodatek II, zawierający następujące nowe taryfy artykułowe: w obu kierunkach — na krochmal i kredę; w kierunku do portu: na kable, biel ołowianą, cynkową, pojazdy i — ogłoszone w drodze osobnych publikacyj taryfy — na naftalinę i potaż; w kierunku od portu — na drzewo zamorskie i minerały, zawierające bor. Dotychczasowe taryfy artykułowe na oleje i tłuszcze oraz przędzę uległy przeróbce i objęły oba kierunki. Ponadto włączono do wielu taryf artykułowych nowe towary i relacje. Ważne jest również postanowienie, pozwalające na kompletowanie wagonów zbiorowych na przesyłki portowe, przewożone do i z portów, bez dalszego, względnie uprzedniego przewozu morzem, wprowadzone na wzór analogicznych przepisów, obowiązujących z portami niemieckiemi i adrjatyckiemi. Dodatek II-gi wejdzie w życie dn. 1 marca 1934 r.

● SYSTEM METRYCZNY W CHIŃSKIEJ TARYFIE CELNEJ.

Począwszy od dnia 1 lutego r. b. stawki taryfy celnej chińskiej zostały przeliczone na system metryczny. Dotychczasowe cła ad valorem pozostały niezmienione.

NOWA TARYFA POLSKO-RUMUŃSKA.

Od początku bieżącego miesiąca weszła w życie taryfa polsko - rumuńska składająca się z 2-ch części zawartych w zeszytach Nr. I i II. Taryfa ta wyprzedziła wszystkie nowe taryfy związkowe z Rumunją opracowane od czasu wprowadzenia nowej taryfy rumuńskiej wewnętrznej z dnia 1 czerwca 1933 r. przez koleje niemieckie, czechosłowackie, austrjackie i węgierskie.

Część I zawiera specjalne postanowienia do Konwencji międzynarodowej Towarowej, postanowienia taryfowe ogólne, zasady obliczania przewoźnego przy ładunkach zbiorowych, przy przewozie towarów w wagonach otwartych i krytych, pod oponami, postępowanie z przyborami ładunkowemi od ciepła i zimna, postanowienia specjalne na przewóz pojazdów, przedmiotów rozmiarów niezwykłych, opłat dodatkowych i miejscowych oraz postanowienia szczególne dla niektórych stacyj rumuńskich.

Część II zawiera narazie taryfy artykułowe na towary różnego rodzaju (narazie tylko do Rumunji), zboże, nasiona strączkowe, nasiona oleiste, drzewo, celulozę, mięso, śledzie, jaja, skóry, mączkę kostną, wyroby młynarskie, otręby, makuchy, melasę, wytłoki buraczane, rudę manganową, oleje mineralne, farby, surowce i wyroby włókiennicze, szmaty, maszyny i aparaty.

Stawki opłat przewozowych tej taryfy ustalone są w jednostkach taryfowych, przerachowywanych przy opłacie przewoźnego po 5.9244 groszy wzgl. 1.145 lei na waluty krajowe.

W dalszym ciągu opracowane i wydawane będą dalsze taryfy artykułowe do tej taryfy.

Reekspedycja nie będzie stosowaną w ramach tej taryfy jak na zasadzie poprzedniej.

KONTYNGENTOWANIE IMPORTU W RUMUNJI.

Rząd rumuński zapowiada nadal gruntowną zmianę systemu kontyngentowego. Zasadnicze projekty opracowywane są przez urzędowe czynniki zainteresowane, przyczem Bank Narodowy w Rumunji projektuje zachowanie systemu kontyngentowego oraz ścisłe stosowanie kompensacyj towarowych. Ministerstwo Przemysłu i Handlu wysunęło natomiast koncepcję zachowania kontyngentów na niektóre artykuły, natomiast zniesienie systemu tego w stosunku do surowców, z tem jednak, że reglamentacja dewizowa w stosunku do surowców byłaby nadal utrzymana. Dewizy byłyby przydzielane z mniejszą lub większą łatwością zależnie od kraju pochodzenia. Kontrola kierunku importu byłaby nietylko zachowana, ale nawet zaostrzona. Jak wynika z tych projektów, nie należy spodziewać się w najbliższym czasie złagodzenia przepisów importowych w Rumunji.

ZNAKOWANIE TOWARÓW PRZY IMPORCIE DO ST. ZJEDN.

W dniu 31 stycznia b. r. ogłoszone zostały przepisy dotyczące znakowania towarów importowanych, które przewidują, że począwszy od 10 maja 1934 r. znak pochodzenia musi zgodnie z postanowieniami artykułu 304 ustawy celnej zawierać nazwę kraju pochodzenia. Dotychczas bowiem dopuszczone było znakowanie towarów nazwą miast względnie prowincyj, czy okręgów danego kraju. W ten sposób od 10 maja b. r. jako ważne uważane będą jedynie znaki wskazujące wyraźnie na kraj pochodzenia.

SPRAWA WYWOZU POLSKIEGO DO ST. ZJEDN. A. P.

Do Izby Przemysłowo-Handlowej w Wilnie zwróciła się nowojorska instytucja „American Polish Industrial Bureau" (New York 225 West 34 th Street), stawiająca sobie za zadanie przyczynienie się do rozwoju wywozu polskiego do Stanów Zjednoczonych, z któremi mamy wybitnie bierny bilans handlowy. Firma zaofiarowuje swą pomoc w nawiązywaniu kontaktów w zakresie eksportu z Polski do Stanów Zjednoczonych. Biuro zamierza udzielać eksporterom i przemysłowcom polskim informacyj co do tego, jak dotrzeć do skomplikowanego rynku amerykańskiego, jak ten rynek utrzymać oraz uświadamiać importerów i społeczeństwo amerykańskie o zaletach i wartości towaru polskiego.

ZNIESIENIE ZAKAZU IMPORTU TOWARÓW SOWIECKICH DO ST. ZJ.

Wydane w swoim czasie zakazy przywozu do Stanów Zj. z Rosji Sowieckiej drzewa budowlanego, wyrobów drzewnych i zapałek, zostały zniesione.

RACHUNKI ZA NAPOJE ALKOHOLOWE DO STANÓW ZJ.

Rachunki wystawione za transporty napojów alkoholowych wysyłanych do Stanów Zj. winny być poświadczone przez konsulaty Stanów Zj. w odnośnych krajach. Rachunki winny być wystawiane na upoważnionych do przywozu importerów.

PODWYŻSZENIE CEŁ W FINLANDJI.

W związku z zawarciem traktatu handlowego z Niemcami, rząd Finlandji podwyższył niektóre stawki celne: na tkaniny lniane, bawełniane i konopne do 36, dotychczas 22 mk. fin., na odzież 225, dotychczas 150 mk. fin. od każdych 100 kg.

SZCZEGÓŁY POŁĄCZENIA CUNARD LINE I WHITE STAR LINE.

Donoszą nam z Londynu: Porozumienie między linjami Cunard i White Star z jednej strony oraz Skarbem angielskim z drugiej przewiduje: 1) że Skarb zgadza się na udzielenie kredytu w wysokości ogólnej nie przekraczającej 3 miljn. funtów w celu wykończenia olbrzymiego transatlantyku w okresie do maja r. b., budowanego od paru lat przez Tow. Cunard; 2) na udzielenie od czasu do czasu kredytu, nieprzekraczającego w sumie półtora miljona funtów szterling. na poczet kapitału obrotowego; 3) Skarb zobowiązaje się złożyć projekt ustawy, zezwalającej Skarbowi na udzielanie według jego uznania sfuzjonowanym linjom kredytów do sumy 5 miljn. funtów na budowę innego okrętu, albo kilku innych okrętów.

BIURO INFORMACYJNE KOLEI ANGIELSKICH W PARYZU.

Cztery angielskie towarzystwa kolejowe: Southern Railway, London-Midland and Schottisch Railway, London North-Eastern, Railway i Great Western Railway otworzyły w Paryżu wspólne biuro informacyjne, gdzie przyjmują zlecenia towarowe i pasażerskie.

LINJA OKRĘTOWA TURECKO-HISZPAŃSKA.

W celu zwiększenia dostaw jaj do Hiszpanji uruchomiła Turcja nową linję okrętową, utrzymującą połączenia między Stambułem a Barceloną i Walencją. Statki tej nowej linji mają kursować trzy razy na miesiąc. W nowej tej linji partycypuje rząd turecki w 70%-ach, resztę zaś kapitału mają wnieść osoby prywatne. Ułatwienie dostaw jaj tureckich do Hiszpanji odbije się niewątpliwie na pogorszeniu warunków zbytu jaj polskich na rynku hiszpańskim.

NORWESKA KOMUNIKACJA LOTNICZA

Doświadczenia poczynione w ciągu ubiegłego lata z transportami homarów z Norwegji do Hamburga, Berlina i Wiednia, wysyłanemi samolotami, dały bardzo zadawalniające rezultaty. W następnym sezonie transporty te będą usprawnione, rozszerzone również i na inne towary, a jednocześnie ma być rozbudowana komunikacja pasażerska.

OBNIŻENIE TARYF PRZEWOZOWYCH NA KOLEJACH NIEMIECKICH.

Wygasłe z dn. 31 grudnia ub. r. zniżki frachtów kolejowych na przewóz gumy surowej, garbników, ekstraktów garbarskich i skóry surowej zostały z dniem 1 lutego przywrócone. Zniżki te obejmują przewóz wyżej wymienionych artykułów z portów Bremy, Hamburga i Szczecina do szeregu stacji czeskosłowackich.

SPADEK WPŁYWÓW KOLEI WE FRANCJI.

Ogólne cyfry wpływów kolei francuskich w roku 1933 wykazują spadek w porównaniu do r. ub. o 6%. W r. 1933 — 11.367.702.000 fr. w roku zaś 1932 — 12.070.611.000 franków.

KOLEJE ARGENTYŃSKIE PORAZ PIERWSZY OD 10-CIU LAT WYKAZAŁY ZYSK.

Poraz pierwszy od 10-ciu lat bilans rządowych kolei argentyńskich za rok 1933 wykazuje zamiast deficytu dochód w wysokości 1 miljn. pesów.

PRZED SUBWENCJONOWANIEM ŻEGLUGI HANDLOWEJ W ANGLJI.

Donoszą z Londynu, że Wielka Rada Federacji Przemysłu Brytyjskiego przyjęła jednomyślnie rezolucję, w której ubolewa z uwagi na trudną sytuację, w jakiej znalazła się handlowa marynarka angielska, ze względu na rządowe dostawy i subwencje w wielu krajach obcych, jak również na restrykcje w handlu międzynarodowym. W rezolucji tej Federacja zwraca się do rządu z prośbą o traktowanie kwestji, jako bardzo pilnej i o olbrzymiej doniosłości narodowej i imperjalnej.

Jak widać z powyższej rezolucji, Federacja przemysłów brytyjskich zamierza wystąpić do rządu angielskiego z prośbą o popieranie żeglugi handlowej. Jak wiadomo, subwencjonowanie żeglugi morskiej rozwinęło się w czasach powojennych, zwłaszcza w okresie kryzysu, w większości krajów i osiągnęło bardzo poważne rozmiary. Jeszcze na konferencji londyńskiej w lecie r. ub. zetknęły się dwie sprzeczne tezy: angielska i francuska, przyczem anglicy domagali się międzynarodowego uregulowania kwestji w kierunku zniesienia rządowego subwencjonowania żeglugi. Teza francuska, przeciwnie, opierała się na uznaniu istniejącego stanu rzeczy. Konferencja faktycznie sprawy tej naprzód nie popchnęła. Już wówczas anglicy zapowiedzieli, że będą musieli wejść na drogę, obraną przedtem przez inne państwa. Jak widać z rezolucji, zamiary armatorów angielskich wchodzą obecnie w stadjum realizacji.

ZMNIEJSZENIE SIĘ WYWOZU ZŁOTA I DJAMENTÓW Z BRAZYLJI.

Wartość wywozu złota i djamentów z Brazylji wykazuje w r. 1933 zmniejszenie. Mianowicie wywieziono złota pochodzenia krajowego ogółem 3.882.232 gramy, wartości 527.545 funtów szterlingów w złocie, djamentów zaś wywieziono 2.331 gramów, wartości 6.414 funtów w złocie.

WZROST EKSPORTU OWOCÓW Z BRAZYLJI.

Eksport owoców brazylijskich w r. 1933 zwiększył się pod względem wartości w porównaniu z ub. latami. Wartość eksportu pomarańcz wyniosła w zeszłym roku 556.000 funtów szterlingów w złocie, wszelkich zaś innych owoców 410.000 funtów szterlingów w złocie.

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło   Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym.

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel. 5.87-98.